

Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΥ: ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΣΕΡΒΙΚΗ ΖΩΝΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Η ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΣΕΡΒΙΚΗ ΖΩΝΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



ΥΠΟ
Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΥ
ΤΕΩΣ ΒΟΥΛΕΥΤΟΥ ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΟΥ

STAT



1953

ΑΘΗΝΑΙ 1953

Η ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΣΕΡΒΙΚΗ ΖΩΝΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΥΠΟ
Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΥ
ΤΕΩΣ ΒΟΥΛΕΥΤΟΥ ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ 1953

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἐπιδιωχθείσης, πρὸ τριετίας, καὶ ἐπιτευχθείσης ἀποκαταστάσεως τῶν διπλωματικῶν σχέσεων μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Νοτιοσλαβίας, ἐδημοσιεύθησαν τότε εἰς τὸν ξένον τύπον, ἡμερήσιον καὶ περιοδικόν, διάφοροι πληροφορίες περὶ τῆς «ἐλευθερίας σερβικῆς ζώνης Θεσσαλονίκης», ὡς εἶναι ἡ ἐπίσημος ὀνομασία της, προερχόμεναι ἐκ Βελιγραδίου, ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ.

Κατὰ τὰς πληροφορίας αὐτάς, ἡ Νοτιοσλαβικὴ Κυβέρνησις προτίθεται κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις, αἵτινες θὰ προηγηθοῦν ἢ θὰ ἐπακολουθήσουν τῆς ἀνασυνδέσεως ἐμπιστοσύνης καὶ φιλίας μεταξὺ τῶν δύο λαῶν, νὰ ἐπιδιώξῃ διεύρυνσιν τῶν πλεονεκτημάτων, ἅτινα ἀπολαμβάνει τὸ διερχόμενον ἐκ Θεσσαλονίκης γιουγκοσλαβικὸν ἐμπόριον, δυνάμει τῆς συμφωνίας Βελιγραδίου τῆς 10 Μαΐου 1923, ὡς αὕτη διεμορφώθη ἐρμηνευτικῶς διὰ τοῦ «τελικοῦ πρωτοκόλλου» τῆς συμβάσεως Γενεύης τῆς 17 Μαρτίου 1929. Ἀπὸ μίαν, μάλιστα, ἐντυπωσιακὴν παράθεσιν τοῦ περιεχομένου τῆς εὐκταίας ταύτης διευρύνσεως καὶ ὅπερ ἐδημοσιεύθη κατὰ τὸ ἥμισυ εἰς ἀγγλικὰς καὶ γαλλικὰς ἐφημερίδας καὶ κατὰ τὸ ὑπόλοιπον εἰς ἰταλικὰς, ἡ Νοτιοσλαβικὴ Κυβέρνησις θὰ ἐπεθύμει, περίπου, νεκρανάστασιν ἐνίων ἐκ τῶν συμβάσεων Ἀθηνῶν τῆς 17 Αὐγούστου 1926, τὰς ὁποίας διεπραγματεύθη καὶ ὑπέγραψεν, ἄνευ τύπων, μία ἀπίθανος Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις, μολονότι διὰ τῆς ἐνεργείας της ἐκείνης ὑπεδούλωνεν, οἰκονομικῶς καὶ πολιτικῶς, εἰς ξένην Ἐπικράτειαν τὴν συμπρωτεύουσαν τῆς Ἑλλάδος μετὰ τῆς ἐνδοχώρας αὐτῆς.

Τὰ δημοσιεύματα ἐκεῖνα ἀναγόμενα, ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ, εἰς τὴν ἀνύπαρκτον ἐν τῇ πραγματικότητι, ὡς θὰ ἐκτεθῇ εἰς τὸ δεύτερον μέρος, ἀνεπάρκειαν τῆς ζώνης ὅπως ἱκανοποιήσῃ τὰς ἀνάγκας τοῦ διερχομένου ἐκ Θεσσαλονίκης νοτιοσερβικοῦ ἐμπορίου, φυσικὸν ἦτο νὰ συγκινήσουν, βαθυτάτα, τὴν ἑλλη-

— 4 —

νικήν κοινήν γνώμην. Καὶ δικαιολογημένως, ἐὰν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι εἰς τὴν γείτονα χώραν, ὡς ἄλλως τε ἰσχύει δι' ὅλας τὰς χώρας τοῦ ὁλοκληρωτικοῦ καθεστῶτος, δὲν λειτουργεῖ ἐλευθέρως ἡ λογοκρισία τῆς δημοσίας γνώμης, ὁ τύπος ἀποτελεῖ τμήμα δημοσίας ὑπηρεσίας καὶ τὰ γεγονότα φθάνουν εἰς τοὺς ἀναγνώστας, ἀφ' οὗ τεθοῦν ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς σκοπιμότητος.

Ἀπόρροια τῆς δημιουργηθείσης ἐκ τῶν ἄνω πληροφοριῶν ἀντιδράσεως ὑπῆρξαν τὰ διάφορα δημοσιεύματα περὶ τῆς σερβικῆς ἐλευθέρως ζώνης εἰς τὸν ἑλληνικὸν τύπον, ὡς καὶ αἱ ἐπανελημμένοι ἀπόπειραι συζητήσεως τοῦ θέματος εἰς τὴν Βουλὴν καὶ ἥτις τελικῶς ἐματαιώθη, κατόπιν τῆς ἐπιμονῆς τῆς Κυβερνήσεως ὅπως ἀποφύγῃ ταύτην, ὡς πρόωρον, ἄλλως καὶ ὡς ἐπιζήμιον.

Ἐπειδὴ ἡ ἐπαναλειτουργία τῆς ζώνης καταλέγεται μετὰ τῶν θεμάτων τῶν δύο χωρῶν, ἅτινα τελοῦν ὑπὸ ἐκκαθάρισιν, ἐχρησίμευσε δὲ ἐν τῷ ἐγγύς παρελθόντι, 1922—1929, ὡς ἐστὶα προστριβῶν, πηγὴ διενέξεων καὶ ἀφορμὴ ψυχρότητος εἰς τὰς σχέσεις τούτων καὶ δὲν λησμονοῦνται τὰ μαθήματα ἐνὸς παρελθόντος πάντοτε ζωντανοῦ εἰς τὴν μνήμην, ἐθεωρήσαμεν σκόπιμον νὰ ἐκθέσωμεν, ἐν τοῖς ἐπομένοις, οὐ μόνον τὸ ἱστορικὸν τῆς ἰδρύσεως καὶ λειτουργίας τῆς ζώνης, πλούσιον δὲ εἰς ἐκπληκτικὰς ἐναλλαγὰς, ἀλλὰ καὶ περαιτέρω νὰ ἐρευνήσωμεν κατὰ πόσον εἶναι πλεον αὕτη ἀπαραίτητος διὰ τὸ γιουγκοσλαβικὸν ἐμπόριον, ἐφ' ὅσον ἐξέλιπον, ὁ λ ο σ χ ε ρ ὼ ς, αἱ ἀναγκαῖαι ἐκεῖναι προϋποθέσεις, αἵτινες ἐδικαιολόγησαν τὴν ἐν ἔτει 1913 ἑλληνικὴν ὑπόσχουσιν περὶ τούτου.

Πρὸς πληρεστέραν, ὅμως, κατανόησιν τοῦ οὐσιώδους αὐτοῦ ζητήματος ἐκρίναμεν ἀναγκαῖον νὰ προτάξωμεν τοῦ εἰδικοῦ θέματος συνοπτικὸν σημείωμα περὶ τῆς χρησιμότητος τῶν ἐλευθέρων ζωνῶν, ὡς καὶ τῶν πλεονεκτημάτων καὶ μειονεκτημάτων, ἅτινα συνδέονται ἀναποσπάστως μετὰ τῆς λειτουργίας αὐτῶν, διὰ νὰ ἐκτιμηθῇ, ἐν ὅλῃ τῇ ἐκτάσει της, ἡ ἀναγνωρισθεῖσα εἰς τὸ σε ρ β ι κ ὸ ν δια β α τ ι κ ὸ ν ἐ μ π ὶ ο ν προνομιακὴ μεταχείρισις ἐν τῷ λιμένι τῆς Θεσσαλονίκης.

Ἄλλως τε ἡ πεῖρα, ἥτις ἔχει μεγαλυτέραν ἀξίαν, εἶναι ἐκεῖνη τὴν ὁποίαν πληρώνομεν διὰ τῶν ἰδικῶν μας παθημάτων καὶ τῆς ἰδικῆς μας φθορᾶς.

— 5 —

Τὸ συνοπτικὸν τοῦτο σημείωμα ἔχει καὶ μίαν ἄλλην χρήσιμον ἀποστολήν. Κατὰ περιόδους δημοσιεύονται εἰς τὸν τύπον ψηφίσματα ἐπαγγελματικῶν ὁργανώσεων παραλίω πόλεων τῆς Ἑλλάδος, περὶ ιδρύσεως ἐλευθέρων ζωνῶν εἰς τοὺς λιμένας των, καὶ ἐὰν ἐπραγματοποιούντο αἱ ὑποδείξεις αὗται ὁλόκληρος ἡ Ἑλλὰς θ' ἀπετέλει «ἐλευθέραν τελωνειακῶς χώραν». Εἰς τὸ πρῶτον μέρος τῆς παρούσης μελέτης θὰ εὑρουν οἱ ζηλωταὶ οὗτοι τὴν ἀπάντησιν διὰ τὴν χίμαιραν, ἣν ἐπιδιώκουν, τὴν εὐημερίαν τοῦτέστι τῶν τοπικῶν των λιμένων.

Εἰς τὴν κατωτέρω ἀνάλυσιν τοῦ εἰδικοῦ περὶ σερβικῆς ζώνης θέματος προβαίνομεν, διότι ἡ πλουσία, ἀλλὰ καὶ ἀκριβοπληρωμένη ἱστορικὴ πεῖρα διδάσκει, ὅτι οἰκονομικαὶ διενέξεις, ὡς καὶ διχογνωμίαι οἰκονομικοῦ ἐνδιαφέροντος, δημιουργοῦν, συχνότατα, προβλήματα κυοφοροῦντα διχονοίας· αὗται δὲ ἀποτελοῦν τοὺς σοβαρωτέρους καὶ μονιμωτέρους κινδύνους, ἐξ ὧν ἀπειλοῦν τὰς φιλικὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν Κρατῶν, διότι δὲν πρόκειται περὶ παρεξηγήσεων πρὸς διάλυσιν, ἀλλὰ ρήξεων πρὸς διευθέτησιν.

Ἡ ἔρευνά μας, περιέχουσα οὐ μόνον ἐξιστόρησιν τῶν διαπραγματεύσεων, αἵτινες διεξήχθησαν μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν πρὸς σύναψιν τῶν τεσσάρων συμβάσεων, ἀλλὰ καὶ κριτικὴν τοῦ περιεχομένου τούτων, θὰ εἶναι ὅσω τὸ δυνατόν ψυχρὰ καὶ ἀντικειμενικὴ, ἐμπνεομένη ἀπὸ μόνην τὴν ἐπιθυμίαν τῆς διαφωτίσεως τοῦ ζητήματος. Θὰ δώσωμεν φωτογραφικὴν καὶ φωνογραφικὴν ἀναπαράστασιν τῶν γεγονότων.

Ἀλλὰ πρὸς βεβαίωσιν, ὅτι ὅπως ἐν ἄτομον οὕτω καὶ ἕνας λαὸς δὲν χάνει ποτέ, ἐὰν ἀκούσῃ τὴν ἀλήθειαν εἰς ὅλους τοὺς τόνους τῆς δυνατῆς αὐστηρότητος. Ἐὰν δὲ παρ' ἐλπίδα ἤθελε νομισθῇ, ὅτι διὰ τῶν σκέψεων, τὰς ὁποίας διατυπώνομεν, προσβάλλονται ἢ πλήττονται αἰσθήματα, ἃς βεβαιωθοῦν ὅτι εἶναι εἰλικρινῇ τὰ πλήγματα τοῦ φίλου.

Διότι ὅσοι πιστεύουν εἰς τὴν χρησιμότητα, κατὰ τινος, καὶ τὴν ἀναγκαιότητα, κατ' ἄλλους, τῆς ἐλληνογιουγκοσλαβικῆς φιλίας, ἔχουν καθήκον καὶ νὰ κατονομάσουν τοὺς κινδύνους, οἵτινες δύνανται νὰ διαταράξουν ταύτην.

Τοῦτο καὶ πράττομεν διὰ τὴν ἐλευθέραν σερβικὴν ζώην Θεσσαλονίκης, τὴν ὁποίαν θεωροῦμεν ὡς τὸν ὑπ' ἀριθ. 1 κίνδυνον, τὸν δυνάμενον ν' ἀπειλήσῃ τὴν ἐπὶ αἰσίοις οἰωνοῖς ἐγκαινισθεῖσαν νέαν περίοδον φιλικῶν σχέσεων μεταξὺ

— 6 —

τῶν δύο γειτόνων λαῶν. Τὸ ἐκτιθέμενον κατωτέρω ἱστορικὸν περὶ τῆς ἰδρύσεως καὶ λειτουργίας αὐτῆς, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὴν δημιουργηθεῖσαν, πρὸ τριετίας, κατὰ τ' ἀνωτέρω, ἀναταραχὴν ἐν Ἑλλάδι, ἔνεκα τῶν δημοσιευμάτων περὶ ταύτης ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, δικαιολογοῦν τοὺς φόβους μας.

Ἐν τῷ συμφέροντι, μάλιστα, τῆς φιλίας ταύτης, ἐλάβομεν τὸ θάρρος, πρὸ τινος, (ὄρα ἐφημερίδα «Ἑστία» τῆς 7 Ἰανουαρίου 1953) νὰ ἐπιστήσωμεν, ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς σερβικῆς ζώνης, τὴν ἰδιαιτέραν προσοχὴν οὐ μόνον τοῦ Ἑλληνικοῦ Ὑπουργείου ἐπὶ τῶν Ἐξωτερικῶν, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐν Ἀθήναις Νοτιοσλαβικῆς Πρεσβείας.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

**ΕΛΕΥΘΕΡΑΙ ΖΩΝΑΙ. ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΕΣ.
ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ
ΕΚ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΥΤΩΝ**

ΕΛΕΥΘΕΡΑΙ ΖΩΝΑΙ.

**Ὅρισμός. Ἱστορικαὶ πληροφορίες.
Δικαιολογία λειτουργίας.**

Ἐλευθέρα ζώνη εἶναι ἑκτασις θαλάσσης μετὰ τῆς παρακειμένης ξηρᾶς, ἀνοικτὴ εἰς τὰ πάσης ἐθνικότητος πλοῖα καὶ φορτία, ἀσύδοτος τελωνειακῶς, καὶ ἔνθα τὸ ξένον ἐμπορεύμα εἰσέρχεται ἄνευ πληρωμῆς δασμῶν, φιλοξενεῖται ἄνευ καταβολῆς τελωνειακῶν ὑπερμεριῶν, καὶ ἐξέρχεται, ὥς ἐπὶ τὸ πολὺ εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, εἴτε αὐτούσιον, ὥς εἰσῆχθη, εἴτε ἐπεξεργασμένον, χωρὶς νὰ ὑποβάλληται εἰς τὰς ὀχληράς διατυπώσεις καὶ τὰς ἐντεῦθεν ἐπιζημίους καθυστερήσεις τοῦ ἐθνικοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου.

Οὕτω δὲ τὸ διεθνὲς ἐμπόριον, ὅπερ διατρέχει τὰς θαλάσσας ἵνα χρησιμεύσῃ ὡς μέσον συνεννοήσεως καὶ συμφιλίωσεως τῶν λαῶν (ἀλληλοσυσχετισμὸς καὶ ἀλληλοεξάρτησις τῶν ἐθνῶν), ἀφοῦ δημιουργῇ μεταξὺ τούτων σχέσεις ἀναλόγους πρὸς τὰς ὑφισταμένας διὰ τοὺς πολίτας, προσκροῖον εἰς τοὺς τελωνειακοὺς φραγμοὺς, ταμειυτικοὺς ἢ ἐμπορικοὺς, οὓς τὰ Κράτη ἀνεγείρουσιν ἐναντίον ἀλλήλων πρὸς οἰκονομικὴν ἀπομόνωσιν καὶ παρεμπόδισιν διεισδύσεως τῆς διεθνοῦς ταύτης ἀδελφουσύνῃς, εὕρισκεν ἐπὶ τοῦ μικροσκοπικοῦ τούτου ἐδάφους φιλοξενίαν καὶ ἐλευθερίαν ἐπεξεργασίας, χωρὶς ἐκ τῆς φιλελευθέρως ταύτης μεταχειρίσεως νὰ θίγηται ἡ ἐθνικὴ ἰδεολογία τῆς οἰκονομικῆς αὐτονομίας καὶ αὐταρκείας. Ὁ σκοπός, ἄλλως τε, τῆς ἐλευθέρως ζώνης ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι χρησιμεύει ὡς ἀσφαλιστικὴ δικλὴς ἐναντίον τῆς δασμολογικῆς πιέσεως, χωρὶς ἐκ τούτου νὰ τίθενται ἐν κινδύνῳ τὰ πλεονεκτήματα τοῦ ἐθνικιστικοῦ ἐμπορικοῦ συστήματος.

Δικαίως δ' ἐντεῦθεν ἐλέχθη, ὑπὸ τῶν ὁπαδῶν τοῦ φιλελευθέρου τούτου οἰκονομικοῦ κατασκευάσματος, ὅτι ἀποτελεῖ τὸ

— 10 —

ἐπιτυχέστερον συμπλήρωμα καὶ ἐν ταύτῳ τὸ δραστικώτερον καταπραϋντικὸν τοῦ προστατευτισμοῦ, δοθέντος ὅτι τὸ δασμολόγιον χρησιμοποιεῖται ὡς ὄργανον ὃχι μόνον τῆς δημοσιονομικῆς πολιτικῆς τοῦ Κράτους, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐμπορικῆς τῆς χώρας.

Ἀπὸ τῶν μέσων, περίπου, τοῦ 19ου αἰῶνος καὶ μέχρι τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου κάθε συζήτησις περὶ ἐλευθέρως οἰκονομίας ἔπαυσε νὰ ἔχῃ νόημα. Ἡ πραγματικότης συνίστατο, ὡς παραστατικώτατα ἐλέγχθη, εἰς σύστημα ἐμπολέμων ἐθνικῶν οἰκονομιῶν, ὀδηγουμένων κυρίως ἀπὸ πολιτικὰ συμφέροντα καὶ σχέδια καὶ οὐχὶ οἰκονομικά.

Ἀντιθέτως, ὁ ἄκρατος προστατευτισμός, ὅστις ἐκυριάρχησεν ἐν Εὐρώπῃ καθ' ὅλην τὴν χρονικὴν περίοδον μεταξὺ τῶν δύο παγκοσμίων πολέμων, ἀπότοκος δὲ τῆς πολεμικῆς πείρας, ὠφείλετο, ἀφ' ἑνὸς εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀφύπνισιν διαφόρων καθυστερημένων εἰς οἰκονομικὸν ἐξοπλισμὸν χωρῶν, πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς ἀποδοτικότητος τῶν βιομηχανιῶν τῶν διὰ μίαν πλήρη ἐθνικὴν οἰκονομικὴν ἐπάρκειαν, καὶ ἀφ' ἑτέρου εἰς τὴν φιλοδοξίαν τῶν νέων Κρατῶν, ἅτινα προήλθον ἐκ τῶν συνθηκῶν περὶ εἰρήνης τοῦ 1919, ὅπως καταστοῦν ἀνεξάρτητοι οἰκονομικαὶ μονάδες.

Αἱ δύο αὗται μορφαὶ τοῦ προστατευτισμοῦ παρημπόδισαν τὴν ἐλευθερίαν τοῦ ἐμπορίου καὶ ἐπέτρεψαν εἰς τὰς ἐλευθέρως ζώνας, θεωρουμένας, ἀπὸ μακροῦ, ὡς ἀλάνθαστον πανάκειαν ἐναντίον τοῦ προστατευτισμοῦ, νὰ ἐπιβεβαιώσουν τὴν χρησιμότητά αὐτῶν. Διότι, παρ' ὅλας τὰς παντοειδεῖς ἀπαγορεύσεις καὶ τοὺς ὑψηλοὺς δασμούς, τὰ διωκόμενα ἐμπορεύματα ἡδυνήθησαν, χάρις εἰς τὴν ἐλευθέραν ζώνην, ν' ἀναρριχηθοῦν ὑπὲρ τὰ δασμολογικὰ τείχη. Οὕτω δὲ ἡ ἐλευθέρη ζώνη ἀπέβη, κατὰ τὴν περίοδον ἐκείνην ὡς καὶ κατὰ τὴν προπολεμικὴν, τὸ δεσπόζον κέντρον τῆς προσαρμογῆς μεταξὺ τῶν παραγωγικῶν δυνάμεων τῶν διαφόρων χωρῶν.

Ἡ περίφημος Ἑλληνικὴ πόλις Σύβαρις, διὰ τῶν πλεονεκτημάτων ἅτινα παρεῖχεν εἰς τοὺς ξένους, ἐπὶ σκοπῷ προσελκύσεως αὐτῶν, δύναται νὰ θεωρηθῇ ἂν μὴ τὸ πρωτότυπον, πάντως ὡς ἀόριστος καὶ ἀπομεμακρυσμένη παρομοίωσις ἐλευθέρως ζώνης. Κατὰ τὸν μεσαῖωνα, αἱ ἐμπορικαὶ Δημοκρατίαι τῆς Μεσογείου τοῦ 12ου καὶ 13ου αἰῶνος ἐνδιεφέροντο ἰδιαίτερώς ν' ἀναπτύξουν τὸ ἐμπόριον εἰς τοὺς λιμένας τῶν καὶ

— 11 —

έδημιούργησαν ποικίλας άσυδοσίας, ούχι όμως και έλευθέρους λιμένες, άγνώστους κατά την περίοδον εκείνην.

Ένίοτε, τὰ έμπορικά ταύτα άστεα ή οί αύθένται αύτών, οίκοθεν ή πιεζόμενοι, παρείχον εις τούς λιμένες των διευκολύνσεις και άτελείας εις ειδικής προελεύσεως ξένα πλοία και έμπορεύματα. Ούτως ή θαλασσοκράτειρα της Α. Μεσογείου Ένετία άπήλαυε, κατά τόν 12ον αιώνα, πλήρους οικονομικής και δικαστικής άσυδοσίας έν Κων]πόλει, διότι έκτός της άτελείας, ής άπήλαυον τὰ πλούσια εις είδη πρατήριά της, ιδρύθησαν και ειδικά δικαστήρια, άτινα έξεδίκαζον τās άναφυομένας έκ τοϋ έμπορίου διαφοράς μεταξύ Έλλήνων και Ένετών, οίτινες ούτως ύπήρξαν, άλληλοδιαδόχως, ύπήκοοι, ύποτελείς, σύμμαχοι και τελικώς κληρονόμοι τοϋ Βυζαντίου. Έκτοτε, λοιπόν, ίσχυεν ή έτεροδικία εις την Έγγυς Ανατολήν.

Το αύτό ίσχυε και διά τās έμπορικάς δημοκρατίας της Βορείου Θαλάσσης, ένθα οί πανίσχυροι Άνσεάται κατώρθωσαν, κατά τόν 14ον αιώνα, ν' άποσπάσουν προνόμια έν Λονδίνω.

Διάφοροι συνθήκαι μεταξύ των πλουσίων Μεσογειακών έμπορικών Δημοκρατιών, (Βαρκελώνης, Γενούης, Άμάλφι και Πίζης) άνεγνώριζον άλλήλαις και έπ' άμοιβαιότητι παρομοίας άτελείας, διότι κατέστη αίσθητή ή ανάγκη μεταξύ των παραγωγών και των καταναλωτών αύτών περί έπιτεύξεως συμφωνίας, διά την προσαρμογήν των παραγωγικών δυνάμεων των άστεων τούτων.

Οί Άγγλοι έπέτυχον, τω 1561, πορά των Μοσχοβιτών πλήρη άσυδοσίαν των έμπορευμάτων των έν Άρχαγγέλω.

Τέλος Λουδοβίκος δ ΙΔ', ό όποιος, χάρις εις την έμποροκρατικήν πολιτικήν τοϋ Έπουργοϋ του Κολμπέρτ, έθεωρήθη ως νικητής τοϋ οικονομικοϋ στίβου κατά την περίοδον εκείνην, αλλά διά ν' άπομονωθῇ, ως συμβαίνει διά τόν νικητήν κάθε μεγάλης νίκης, ήναγκάσθη νά παραχωρήση εις τόν λιμένα της Μασσαλίας διαφόρους οικονομικάς και διοικητικάς εύνοιας εις τούς Άνσεάτας, παρεκτείνοντας τούς πλόας των και εις την Μεσόγειον, διά νά μονοπωλήση την έμπορικήν αύτών δραστηριότητα εις βάρος των άνταγωνιστών του, των Ιταλικών έμποροναυτικών δημοκρατιών.

Άρχικώς ή άσυδοσία έπεξετείνετο όχι μόνον έφ' ολοκλήρου τοϋ λιμένος, αλλά και της συνεχομένης παραλίου πόλεως,

— 12 —

ὡς ἴσχυσεν ἐν Γαλλίᾳ διὰ τὴν Μασσαλίαν καὶ Δουγκέρκην μέχρι τῆς Γαλλικῆς Ἐπαναστάσεως 1791, ὅτε κατηργήθησαν τὰ πάσης φύσεως προνόμια, ὡς ἀντιτιθέμενα εἰς τὰς περὶ ἰσότητος ἀρχὰς τῆς διακηρύξεως τῶν δικαιωμάτων τοῦ ἀνθρώπου· ἐν Αὐστρίᾳ διὰ τὴν Τεργέστην μέχρι τοῦ 1891· ἐν Ἰταλίᾳ διὰ τὴν Γένουαν μέχρι τοῦ 1866· ἐν Γερμανίᾳ διὰ τὸ Ἀμβούργον, τὴν Βρέμην καὶ τὸ Στεττίνον μέχρι τῆς ἐν ἔτει 1888 εἰσόδου αὐτῶν εἰς τὴν γερμανικὴν τελωνειακὴν ἑνώσιν (Zollverein).

Ἀπὸ τῶν μέσων, ὅμως, τοῦ 19ου αἰῶνος, ὅτε ἀρχίζει ἡ περίοδος τῶν Μεγάλων Μοναρχιῶν καὶ ἡ Εὐρώπη διηρέθη εἰς πλῆθος ἐρμητικῶς στεγανῶν ἐθνικῶν διαμερισμάτων, διότι τὸ προστατευτικὸν σύστημα ὑπεδείχθη ὡς μοναδικὸν φάρμακον δι' ὅλας τὰς οἰκονομικὰς παθήσεις, ἐξηφανίσθησαν καὶ οἱ ἐλεύθεροι λιμένες, ἡ δὲ ἀσυδοσία περιωρίσθη εἰς τμήμα, ζῶνῃ μόνον τούτων. Ἰδοὺ ἡ ἀρχικὴ δημιουργία τῶν ἐλευθέρων ζωνῶν.

Καὶ αὐτοὶ οἱ ὑπέρμαχοι τοῦ θεσμοῦ τῶν οἰκονομικῶν τούτων κατασκευασμάτων παρεδέχθησαν, ὅτι δὲν ἠδύνατο πλέον νὰ ἐπεκταθῇ ἀτιμωρητὶ ἡ ἀσυδοσία εἰς τὴν πόλιν ἢ καὶ εἰς ὀλόκληρον τὸν λιμένα καὶ διὰ τὸ ἐξαιρετικὸν προνόμιον, οὗτινος θ' ἀπῆλαιον οἱ κάτοικοι ταύτης, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς λοιπὰς πόλεις τῆς χώρας, καὶ διὰ τὸν κίνδυνον τῆς ἀκωλύτου διενεργείας λαθρεμπορίου.

Αἱ ἐλεύθεραι ζῶναι ἀναγκαιοῦν εἰς ὅσας χώρας ἐφαρμόζεται ὁ οἰκονομικὸς προστατευτισμός, ἡ ἐθνικιστικὴ ἐμπορικὴ πολιτικὴ, τὸ δὲ δασμολόγιον θεωρεῖται ὡς ἀναγκαῖον μέτρον αὐτοπροστασίας καὶ ἔναντι τῆς ξένης παραγωγῆς καὶ ἔναντι τῶν λοιπῶν χωρῶν, αἵτινες διατηροῦν τοῦτο. Συνεπῶς ἡ ζῶνὴ εἶναι ἄχρηστος εἰς ὅσας χώρας ἰσχύει σύστημα «ἐλευθέρας συναλλαγῆς» ἢ ἐφαρμόζεται εἰς τοὺς λιμένας αὐτῶν οἰκονομικὸς φιλελευθερισμός, φιλελευθέρᾳ ἐμπορικῇ πολιτικῇ, δι' ὧρισμένα τοῦλάχιστον εἶδη τοῦ θαλασσοῦ ἐμπορίου.

Παράδειγμα τῆς πρώτης χρησιμεύει ἡ Μ. Βρεταννία καὶ τῆς δευτέρας αἱ Κάτω Χῶραι, τὸ Βέλγιον καὶ ἡ Ὁλλανδία.

Ἡ Μ. Βρεταννία, ἥτις ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ παρελθόντος αἰῶνος καὶ ἐπὶ μακρὸν χρόνον ἠρέσκετο νὰ τιτλοφορῇται «ἐλευθέρᾳ νῆσος», διότι ὀλόκληρος ἡ χώρα ἀπετέλει ἐλευθέραν ζῶνῃ, ἥσκησεν ἐνωρίτερον καὶ ἐπὶ δύο συνεχεῖς αἰῶνας, χάρις εἰς τὸ νομοθέτημα τοῦ Κρόμβελλ, ὅπερ, ὅμως, τῆς ἐστοίχισε τὴν ἀπώλειαν τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Β. Ἀμερικῆς, τὴν

— 13 —

αύστηράν πολιτικήν «τῆς λαμπρᾶς ἀπομονώσεως» εἰς ὅλας τὰς ἐκδηλώσεις τῆς ζωῆς τῆς. "Όταν δὲ ἡ ἄκρατος προστατευτική πολιτική ἐκεῖνη ἡδραῖωσε παγκοσμίως τὴν ἡγεσίαν τῆς, εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, τὴν βιομηχανικὴν παραγωγὴν καὶ τὸ διαμετακομιστικὸν πρὸ παντὸς ἐμπόριον, ὁ φιλελευθερισμὸς κατέστη ἡ φυσικὴ καὶ ἀπαραίτητος πολιτικὴ τῆς.

Ἄλλ' ἡ ἀποφασισθεῖσα, ἀσθενῶς προπολεμικῶς καὶ ἐντατικῶς μεταπολεμικῶς, προστατευτικὴ πολιτικὴ διὰ τῆς ἀλληλοπροτιμήσεως τῶν προϊόντων τῆς Μ. Βρεταννίας καὶ τῶν χωρῶν τῆς Κοινοπολιτείας καὶ ἥτις ἀποτελεῖ τὸ ἐφεύρημα τῶν Ἑγγλων Συντηρητικῶν, ἐπέφερε τὸ πρῶτον ρήγμα εἰς τὴν ἐθνικὴν οἰκονομικὴν πολιτικὴν τῆς ἐλευθέρως συναλλαγῆς, διότι ἐδημιούργησε τὴν πρώτην ἀπομόνωσιν εἰς τὰς οἰκονομικὰς συναλλαγὰς, δοθέντος ὅτι τὴν ἀρχὴν τῆς αὐτοκρατορικῆς ἀλληλεγγύης δὲν τὴν προσαρμόζουν μόνον εἰς τὸν τομέα τῆς στρατιωτικῆς ἀμύνης, ἀλλὰ τὴν ἐπεξέτειναν καὶ ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ πεδίου, τῆς διατηρήσεως καὶ ἐπιφυλάξεως τοῦ συστήματος τῆς ἀλληλοσυμπληρώσεως τῶν ἀναγκῶν αὐτῶν διὰ τῶν αὐτοκρατορικῶν προτιμήσεων. Συνεπεία τούτου, ἡ μεγαλυτέρα βιομηχανικὴ χώρα τῆς Εὐρώπης, ἀντὶ νὰ ἐπιδιώξῃ μείωσιν τοῦ κόστους τῆς παραγωγῆς, δι' ἀνακαινίσεως ἢ ἄλλης βελτιώσεως τοῦ πεπαικωμένου τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ τῆς, ὡς τὸ ἔπραξεν ἡ ἀνταγωνιζομένη αὐτὴν βιομηχανικῶς Γερμανία κατὰ τὰ ἔτη 1926—1930 χάρις εἰς τὰ ἄφθονα δάνεια, ἅτινα τῇ παρεχώρησεν ἡ Μ. Βρεταννία, προσεπάθησε νὰ δημιουργήσῃ, δι' ἐπεκτάσεως τοῦ Μαλθουσιανισμοῦ καὶ εἰς τὴν παραγωγὴν, προστατευτικὰ κυκλώματα ὑψηλῶν τιμῶν, ἐντὸς τῶν ὁποίων αἱ ἀγγλικαὶ βιομηχανίαι δύνανται ν' ἀπολαύσουν τὸ μέγιστον τῶν κερδῶν τοῦ μονοπωλίου. Οὕτω δὲ διὰ τοῦ συστήματος τῆς ἀλληλοπροτιμήσεως ἐδημιούργησε θερμοκηπικὴν ἀτμόσφαιραν ζωηρᾶς βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως.

Ἀντιθέτως, εἰς τοὺς λιμένας τῶν Βρεταννικῶν Κτήσεων τοῦ Χόγκ-Κόγκ, τῆς Σιγκαπούρης, τοῦ Γιβραλτάρ καὶ τῆς Μάλτας ἐλειτούργησαν ἐλεύθεραι ζῶναι.

Εἰς τὸν Ὁλλανδικὸν λιμένα τοῦ Ροττερντάμ, ὅστις κατὰ τὴν παράδοσιν ἐκτίσθη ἐπὶ ρεγκῶν, καὶ τὸν Βελγικὸν τῆς Ἀμβέρσης, ὃν ἐδημιούργησεν ὁ Μέγας Ναπολέων ὡς πιστόλιον ἔτοιμον νὰ ἐκπυρσοκροτήσῃ εἰς τὴν καρδίαν τῆς ἀμειλίκτου ἐχθρᾶς τοῦ Ἀγγλίας, ἐκ τῶν μεγαλυτέρων δὲ παγκοσμίων λιμένων, δὲν λειτουργοῦν ἐλεύθεραι ζῶναι, διότι ἐφαρμόζεται

— 14 —

έπιτυχές σύστημα πλήρους τελωνειακής άτελείας δι' ώρισμένα είδη θαλασσίου έμπορίου, ώς επί τò πολὺ διατροφής, καί διὰ τοῦ μέσου τούτου οἱ ἄνω δύο λιμένες ηὔξησαν τὴν δύναμιν τῆς έπιρροῆς των. Ἀμφότεραι αἱ χώραι αὗται, Βέλγιον καὶ Ὀλλανδία, καταλέγονται μεταξύ τῶν προστατευτικῶν, διότι έφ' όσον ἡ διεθνὴς πείρα απέδειξεν ὅτι ἡ συσσώρευσις τοῦ πλούτου κατορθοῦται ἀπείρως εύκολώτερον καὶ ταχύτερον διὰ τῆς βιομηχανίας παρά διὰ τῆς γεωργίας, έπεδόθησαν, κατὰ τὴν προπολεμικὴν βιομηχανικὴν έποχὴν, εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς βιομηχανικῆς των παραγωγῆς. Τὸ Βέλγιον, μάλιστα, ὑπὸ τὴν ἀδήριτον πίεσιν τῆς στενότητος τῆς γῆς, συνεπεία τῆς όποίας έπεδίωξε ν' ἀναπληρώσῃ τὴν ποσοτικὴν στέρησιν διὰ τῆς ποιοτικῆς ὑπεροχῆς, ἀναγκάζεται ν' ἀναζητήσῃ ἀγορὰς τοποθετήσεως τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων του έκτός των ἰδίων αὐτοῦ συνόρων, έξ οὗ καὶ έφαρμόζει, ἀπὸ μακροῦ, σύστημα τεχνικῆς προώθήσεως τῶν έξαγωγῶν τούτων καὶ διὰ πριμοδοτήσεως.

Ἡ Κοινωνία τῶν Ἑθνῶν (Κ.Τ.Ε.), κατ' ἀρχάς, διὰ τῶν οἰκονομικῶν συνδιασκέψεων, καὶ τὸ Διεθνὲς Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον, ἐν συνεχείᾳ, διὰ τῶν περιοδικῶν συνεδρίων, έκαμαν τὸν δασμολογικὸν ἀφοπλισμὸν καὶ τὴν κατάργησιν τῶν πάσης φύσεως έμποδίων εἰς τὸ έμπόριον, ἀντικείμενον τῶν ἀμέσων ἀπασχολήσεων των, ὡς θὰ έκτεθῇ κατωτέρω εἰς τὸ τρίτον μέρος. Δυστυχῶς αἱ δυσχέρειαι ἤρχιζον εὐθύς ὡς ἐγίνετο προσπάθεια συγκεκριμένης έφαρμογῆς τῶν γενικῶν ἀρχῶν, αἵτινες υἱοθετοῦντο εἰς τὰ διεθνή ταῦτα συνέδρια. Πάντως αἱ ἐνέργειαι τῶν διεθνῶν αὐτῶν ὀργανισμῶν καὶ αἱ ἀποφάσεις τῶν διεθνῶν τούτων κοινοβουλίων ἀπὸ θεωρητικαὶ καὶ ἴσως, ἐν πολλοῖς, φιλολογικαί, ὅπου ἔμειναν, δέν ὑπῆρξαν ἀμελητέαι, διότι ἔλαβε χώραν, ἐπὶ μακρόν, μία κινητοποίησης τῆς διεθνούς συνειδήσεως ἐναντίον τῶν φραγμῶν καὶ έξεδηλώθη ζωηρὰ ἡ ἔνθερος ἐπιθυμία διὰ μίαν διεθνή συνεννόησιν καὶ ἴσῃν μεταχείρισιν.

Ὑπάρχουν δύο τύποι—οἰκονομικαὶ μορφαὶ ἐλευθέρας ζωῆς, ἡ έμπορικὴ καὶ ἡ έμποροβιομηχανικὴ. Ἡ πρώτη χρησιμεύει ὡς σταθμὸς διαβατικοῦ ἢ κέντρον διαμετακομιστικοῦ έμπορίου, καὶ θὰ έξηγήσωμεν εἰς τὸ τρίτον μέρος τὴν ὕφισταμένην διαφορὰν τοῦ οὐσιαστικοῦ περιεχομένου τῶν δύο τούτων έμποροτεχνικῶν ὄρων, ἐν ᾧ εἰς τὴν έμποροβιομηχανικὴν ἐπιτρέπεται ἡ βιομηχανοποίησης τῶν εἰσαγομένων πρώτων ὕλων.

Ἀλλ' ὁ καθορισμὸς τῆς μορφῆς τῆς ζωῆς ἀσκεῖ ἐπίδρα-

— 15 —

σιν καὶ ἐπὶ τῆς ἐκτάσεως τοῦ χώρου ταύτης, θαλασσίῳ καὶ χερσαίῳ. Ἡ βιομηχανικὴ, ὡς ἐλειτουργήσεν ἰδίᾳ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς προπολεμικῆς βιομηχανοκρατίας καὶ ἥτις ἔτεινε νὰ περιλάβῃ εἰς τὴν σφαῖραν τῆς δραστηριότητός της ὁλόκληρον τὴν ὑφήλιον, ἀφοῦ ἐχρειάζετο πρῶτας ὕλας ἀπὸ ὅλον τὸν κόσμον καὶ ἀνεζήτει ἀγορὰς καταναλώσεως τῶν προϊόντων της εἰς ὅλον τὸν κόσμον, ἔχει ἀνάγκην μείζονος ἐκτάσεως γηπέδων τῆς ἀπλῆς ἐμπορικῆς, λόγῳ τῆς ἐγκαταστάσεως παντοειδῶν ἐργοστασίων.

Ἐμπορικαὶ ζῶναι ἐν Εὐρώπῃ εἶναι, τὸ λειτουργοῦν ἀπὸ τοῦ 1876 *deposito franco* τῆς Γενούης, τοῦ Πειραιῶς ἀπὸ τοῦ 1930, καὶ αἱ δύο τῆς Θεσσαλονίκης ἀπὸ τοῦ 1914 καὶ 1923, ἐν ᾧ βιομηχανικαὶ ἐν τῇ πραγματικότητι εἶναι κυρίως αἱ κάτωθι τρεῖς, τοῦ Ἀμβούργου ἀπὸ τοῦ 1888, τῆς Κοπεγχάγης ἀπὸ τοῦ 1891 καὶ τὸ *porto franco* τῆς Τεργέστης ἀπὸ τοῦ 1891, διότι εἰς τὰς ζώνας Βρέμης ἀπὸ τοῦ 1888 καὶ Φιοῦμε ἀπὸ τοῦ 1891 ἐπετρέπετο ἡ κατεργασία ὠρισμένης μόνον κατηγορίας προϊόντων, διὰ λόγους ἀποφυγῆς συναγωνισμοῦ πρὸς τὰς γειτονικὰς ζώνας τοῦ Ἀμβούργου καὶ τῆς Τεργέστης.

Ἄλλως τε παντοῦ καὶ πάντοτε αἱ ἐλεύθεραι ζῶναι διέφερον ἀλλήλων διὰ λεπτομερειῶν, ἐπὶ τῆς ἰδρύσεως καὶ τῆς λειτουργίας, καὶ αἵτινες λεπτομέρειαι ἐνίοτε εἶναι οὐσιώδεις.

Ἡ ἀνάμιξις ὡς καὶ ἡ βιομηχανοποίησις τῶν εἰσερχομένων εἰς τὴν ἐλευθέραν ζώνην ἐμπορευμάτων, ἀναλόγως τῆς μορφῆς ἀλλὰ καὶ τῶν τεχνικῶν δυνατοτήτων ταύτης, γίνεται ἐλευθέρως, τὰ δὲ προϊόντα τῆς κατεργασίας ταύτης δύνανται νὰ παραμείνουν, ὡς καὶ τὸ λοιπὸν εἰσαγόμενον ἐν αὐτῇ ξένον ἐμπόρευμα, ἐντὸς τοῦ περιφραγμένου χώρου τῆς ζώνης, χωρὶς νὰ ἐπιβαρύνωνται διὰ τελωνειακῶν ὑπερμεριῶν, ἐλλοχεύοντα εὐκαιρίας διοχετεύσεως εἴτε εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας, τὸ τελωνειακὸν δηλ. ἔδαφος, ὅτε καὶ δασμολογοῦνται ὡς καὶ τὰ λοιπὰ εἰσαγόμενα κατ'εὐθείαν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ εἶδη, εἴτε εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν, χωρὶς νὰ ὑποβάλλωνται εἰς τὰς ὁχληρὰς διατυπώσεις, τὰς συνεπαγομένας ἐπιζημίους καθυστερήσεις, εἰς ἃς καὶ ὑποβάλλεται τὸ ἐθνικὸν ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον.

Οὕτω δὲ δημιουργεῖται μία διαρκὴς κίνησις εἰσαγωγῆς καὶ ἐξαγωγῆς πρὸς τὴν ἐλευθέραν ζώνην ἢ ἐκ ταύτης καὶ ἥτις εἶναι ἐπὶ τοσοῦτον ἐντατικωτέρα, ἐφ' ὅσον αἱ εὐκολίαι, οἰκονομικαί, τεχνικαί, διοικητικαὶ καὶ συγκοινωνιακαί, ἃς προσφέρει ἡ ζώνη εἰς τὸ ξένον ἐμπόριον, εἶναι μεγαλύτεραι καὶ ἀνετώτεραι.

— 16 —

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΕΚ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΖΩΝΗΣ

Ἡ συζήτησις μεταξὺ τῶν ὁπαδῶν καὶ τῶν ἀντιπάλων τοῦ συστήματος τῶν ἐλευθέρων ζωνῶν ὁμοιάζει πρὸς διαλεκτικὴν μεταξὺ δύο κωφῶν καὶ ἐν τῇ ὁποίᾳ οὐδείς ἐκ τῶν δύο λαμβάνει ὑπ' ὄψιν τί λέγει ὁ ἄλλος. Εἰς τοὺς πρῶτους καταλέγονται κυρίως οἱ οἰκονομικοὶ θεωριολόγοι διαφόρων χωρῶν, ἐν ᾧ εἰς τοὺς δευτέρους πρακτικοὶ οἰκονομολόγοι καὶ ἰδίᾳ τὰ ἐμπορικὰ καὶ βιομηχανικὰ ἐπιμελητήρια τῆς Γαλλίας, ἅτινα ἐνεφανίσθησαν ὡς ἀπολογηταί, καθ' ὃ εἰσηγηταί, τῶν δασμολογικῶν φραγμῶν, καὶ ἐδικαιώθησαν, ἐν μέρει, ἀπὸ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς γαλλικῆς βιομηχανίας, τὴν αὕξησιν τοῦ ἐθνικοῦ πλούτου καὶ τὴν ὕψωσιν τοῦ βιωτικοῦ ἐπιπέδου τῆς χώρας τῶν.

Οὕτω δὲ εἰς τὴν χώραν ταύτην ἐπῆλθε συγκερασμὸς τῶν δύο ἰδιοκτησιῶν, τῆς ἀγροτικῆς, ἣτις εἶναι ἡ ἀξία τοῦ πράγματος, καὶ τῆς βιομηχανικῆς, ἣτις εἶναι ἡ ἀξία τοῦ ἀνθρώπου.

Ἐν τούτοις, ἡ διεθνὴς πρακτικὴ ἐκ τῆς μέχρι τοῦδε λειτουργίας τῶν ἐλευθέρων ζωνῶν ἐπιβεβαίωσεν, ὅτι συντελοῦν αὗται εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τριῶν μεγάλων κλάδων τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος, τοῦ ἐμπορίου, τῆς βιομηχανίας καὶ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, πρὸς δὲ ὑποβοηθοῦν εἰς τὸν τεχνικὸν ἐξοπλισμὸν τῶν λιμένων, εἰς οὓς εἶναι ἐγκατεστημένοι.

Θὰ προβῶμεν εἰς τὴν ἀνάλυσιν ἐνὸς ἐκάστου τῶν πλεονεκτημάτων τούτων ὡς καὶ τῶν συμπαρομαρτούντων μειονεκτημάτων.

Ἐμπορικὰ πλεονεκτήματα

Ὅταν ἡ ἐσωτερικὴ ἀνάπτυξις τῶν ἐθνικῶν οἰκονομιῶν, βασιζομένη ἐξ ὀλοκλήρου ἐπὶ τῶν ἐθνικῶν ἐδαφῶν καὶ πληθυσμῶν, ἔφθασεν εἰς τὸ σημεῖον κορεσμοῦ, κατέστησαν ἀναπόφευκτοι αἱ ἀνταλλαγαὶ μὲ τὰς οἰκονομίας ἄλλων κλειστῶν οἰκονομικῶν συστημάτων. Καὶ τὸ κατάλληλον πρὸς τοῦτο ὄργανον ἐκρίθη ἡ ἐλευθέρᾳ ζώνῃ. Ἰδοὺ διατὶ τὸ ἐμπόριον ταύτης δὲν ἔχει ὡς μοναδικὴν βᾶσιν τὰς παραγωγικὰς δυνάμεις καὶ τὰς καταναλωτικὰς ἀνάγκας τῆς χώρας, ὅπου εὐρίσκεται, τὸν ζωτικὸν τούτέστι χωρὸν. Μόνον ὅταν ἀποβῇ αὕτη κέντρον διανομῆς διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου ἢ ἐμπορίου ἐπανεξαγωγῆς (reexportation), ὡς τὸ ἀπεκάλεσεν ὁ Μοντεσκιέ, τότε γίνεται αἰσθητὴ ἡ ἀγαθοποιὸς ἐπίδρασις ἐκ τῆς λειτουργίας τῆς.

— 17 —

Ἡ Μ. Βρεταννία ἐπροστάτευσε ποικιλοτρόπως τὸ πλούσιον, προελεύσεως δὲ τῶν Ἀποικίων καὶ τῶν Κτήσεών της, διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον, πηγὴν εἰσοδημάτων διὰ τὸ Ἀγγλικὸν Ἔθνος. Ἀλλ' ἐτήρησεν ἀπαρεγκλίτως ἓνα ἐθνικὸν δογματισμόν, ὅτι ψυχὴν τοῦ ἐμπορίου ἀποτελεῖ ἐν καιρῷ μὲν εἰρήνης ὁ ἐλεύθερος συναγωνισμός, μὲ τὴν αὐτόνομον ρυθμιστικὴν τοῦ ἐπίδρασιν, καὶ ἐν καιρῷ πολέμου ὁ πατριωτισμός.

Ἡ ἐλευθέρα ζώνη, λόγῳ τῆς ἀκωλύτου ἐν αὐτῇ προσελεύσεως τῶν πάσης ἐθνικότητος πλοίων καὶ φύσεως ἐμπορευμάτων, ὡς καὶ τῆς ἀσυδοσίας, ἥς ἀπολαύουν σκάφη καὶ φορτία, προσελκύει τὰ προϊόντα τῆς γεωργίας καὶ τῆς βιομηχανίας, ἡμεδαπὰ καὶ ξένα, καὶ προσκαλεῖ τοὺς παραγωγοὺς τῶν λοιπῶν χωρῶν, ὅπως προσέλθουν καὶ ἀνταλλάξουν τὰ περισσεύματα τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν δραστηριότητος, ἔναντι τῶν ἐν αὐτῇ εὐρισκομένων ἐμπορευμάτων τῆς χρείας ἢ τῆς ἀρεσκείας τῶν.

Ἡ μέχρι τοῦδε ἐξέλιξις τοῦ σπουδαιοτάτου τούτου κλάδου τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου ἀπέδειξεν, ὅτι ὁ ἐπιχειρηματίας προτιμᾷ ὠρισμένον λιμένα ἢ ἐμπορικὸν κέντρον, ὅπου ὑπάρχουν ὅλαι αἱ ἀπαιτούμεναι προϋποθέσεις διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, διότι δύναται, τοῦτο μὲν νὰ εὕρῃ εὐχερῇ καὶ ἐπωφελῇ διάθεσιν τοῦ ἐμπορεύματός του, χάρις εἰς τὴν συνδρομὴν τοῦ πλήθους τῶν ἀγοραστῶν, τοῦτο δὲ νὰ προμηθευθῇ εὐχερῶς καὶ εὐθηνὰ τὰ εἶδη, ὧν ἔχει ἀνάγκην διὰ τὴν ἐπιστροφὴν.

Ἡ ζώνη, ἐξ ἄλλου, ἀποτελεῖ εὐρυτάτην διεθνῇ ἀγοράν, δεδομένου ὅτι τὸ ἐμπόριον διακρίνει ἢ ἀναπότρεπτος τάσις νὰ κατευθύνεται πρὸς τὰ μεγάλα ἐμπορικὰ κέντρα, ὅπου ἀφθονοῦν τὰ κεφάλαια καὶ ἐντεθῇ αἱ ἀγοραπωλησίαι καθίστανται εὐχερεῖς, λόγῳ δὲ τῆς ἀφθονίας τῶν προσφερομένων εἰδῶν τιμῶνται καὶ εὐθηνότερα.

Ἀλλ' ἐπὶ πλέον αἱ χώραι, αἵτινες δὲν ἔχουν πρόσφορα παράγια τοῦ ἐλευθέρου τοῦ τῶν ἐμπορευμάτων τῶν, διὰ καθωρισμένων διαδρομῶν, εὐρίσκουν εἰς τὴν ζώνην τὴν ἀπαραίτητον ἐμπορικὴν διέξοδον.

Ἡ δραστηριότης, ὅμως, αὕτη τῆς ζώνης ἀποβαίνει καὶ ἐπικερδὴς πομπὸς τοπικῆς οἰκονομικῆς ἐνεργείας, διότι περιέχονται εἰς τὴν χώραν, ἐν ᾗ εὕρηται, τὰ κέρδη ἐκ τῆς ἐπεξεργασίας τῶν ἐμπορευμάτων, τῆς μεταπωλήσεως καὶ συσκευασίας αὐτῶν, τῆς μεσιτείας, τῶν ἐργατικῶν, τῶν μεταφορικῶν κλπ.

Ἀλλ' ἡ ζώνη δὲν ἀποτελεῖ μόνον ἀγοράν καταναλώσεως

ξένων προϊόντων, αλλά και κέντρον έθνικόν έξαγωγής και τροφοδοτήσεως. 'Η έθνική έξαγωγή, ης ή ανάπτυξις κατέστη ανάγκη ζωτική δι' άπάσας τās χώρας και οι παραστατικοί ταύτης άριθμοί δεικνύουν την ψυχήν της έθνικής άκμης, εύρίσκει εις την ζώνην την κατάλληλον άγοράν καταναλώσεως. 'Η κλειστή οίκονομία, εις την όποίαν είχεν αυτόπεριορισθή ή Γερμανία, λόγω της έπιρροής των μεγάλων γαιοκτημόνων της Πρωσίας, ύπεβροθήθη από τās πέντε έλευθέρas ζώνας της διά νά δυνηθί νά έξαπλώση τās έξαγωγάς της και νά κατακτήση ούτως άγοράς, την μίαν μετά την άλλην, πρός 'Ανατολάς.

Τέλος ή ζώνη προσφέρεται εις τούς είσagωγείς και ως όργανον πίστεως, διότι δύνανται ν' άποκτήσουν τά προϊόντα εις την τιμήν εύκαιρίας, εις στιγμάς δέ χαλαρώσεως τοῦ έμπορίου νά άποθηκεύσωσι ταύτα άτελώς έν τή έλευθέρα ζώνη και ν' άναμείνουν εύκαιρίας ζητήσεως έκ της ήμεδαπής ή της άλλοδαπής. 'Αποφεύγουν ούτω την καταβολήν των δασμών και χρησιμοποιούν τά πρός τοῦτο χρηματικά ποσά εις έπωφελεστέρας έπενδύσεις.

Βιομηχανικά πλεονεκτήματα

Εις όσας χώρας λειτουργούν έμποροβιομηχανικά ζώναι έπιτρέπεται υπό διαφόρους προϋποθέσεις, ή έγκατάστασις βιομηχανιών, αϊτινες παράγουν έπικερδώς, έφ' όσον είσάγουν άτελώς τās άναγκαιούσας πρός τροφοδότησιν της δραστηριότητος αύτών πρώτας ύλας.

Οί τελωνειακοί δασμοί επί των πρώτων ύλών σκοπούν, πρὸ παντός, εις την άνύψωσιν των έσωτερικών τιμών.

Ούτως εις την έλευθέραν βιομηχανικήν ζώνην τοῦ 'Αμβούργου, ήτις άποτελεῖ τὸ πρότυπον τοῦ τύπου ταύτης, ύπήρχον προπολεμικώς 90 βιομηχανικά έγκαταστάσεις, περιλαμβανούσαι ναυπηγεία, έργοστάσια μηχανών, λιπαντικών έλαίων, χημικών προϊόντων, οίνοπνευματωδών ποτών, ειδών διατροφής, λεβητοποιεία, σιδηρουργεία, χυτήρια κλπ.

Διά την τροφοδότησιν της δραστηριότητος των βιομηχανιών των, πολλάί χώραι της Εύρώπης και ιδία ή Γερμανία, ης προπολεμικώς ολόκληρος ή οίκονομία είχε ζευχθί εις την στρατιωτικήν μηχανήν, έπέδιδξαν, καθ' άπαντα τόν 19ον αἰώνα, νά ύποτάξουν εις την έθνικήν των κυριαρχίαν έδάφη άρκετά μεγάλα, ώστε νά έφοδιάζουν την βιομηχανικήν μηχανήν διά πρώτων ύλών και άγορών καταναλώσεως.

— 19 —

‘Αλλ’ ἡ εξέλιξις αὕτη τῶν ζωτικῶν χώρων ἔφθασε τελικῶς εἰς σημεῖον κορεσμοῦ.

Τὰ προϊόντα, ὅμως, τῆς βιομηχανικῆς ταύτης ἀνθήσεως τῆς ζώνης κατ’ ἀνάγκην πρέπει νὰ ἐξάγονται εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν καὶ οὐχὶ εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας. Διότι ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς ὁμοειδεῖς ἐπιχειρήσεις, τὰς ἐγκατεστημένας ἐπὶ τοῦ τελωνειακοῦ ἐδάφους, καὶ αἵτινες καταβάλλουν κατὰ τὴν εἰσαγωγὴν δασμὸν πρώτης ὕλης, αἱ βιομηχανίαι τῆς ζώνης πρέπει νὰ πληρώσουν δασμὸν βιομηχανοποιημένων προϊόντων καὶ ὅστις εἶναι πολὺ ὑψηλότερος τοῦ εἰσαγωγικοῦ τῆς ἀκατεργάστου πρώτης ὕλης. Οὕτω δὲ τὰ προϊόντα τῆς ζώνης εὐρίσκονται ἐν ἀδυναμίᾳ νὰ συναγωνισθοῦν τὰ ὁμοειδῆ τῶν ἐγκατεστημένων ἐν τῷ ἐσωτερικῷ τῆς χώρας βιομηχανιῶν καὶ κατ’ ἀνάγκην τρέπονται πρὸς τὰς ἀγοράς τοῦ ἐξωτερικοῦ.

Εἰς ὅσας χώρας λειτουργοῦν περισσότεραι τῆς μιᾶς ἐλεύθεραι ζῶναι, ὡς συμβαίνει ἐν Γερμανίᾳ, ἡ τελωνειακὴ ἀσυνδοσία δὲν εἶναι ὁμοιόμορφος, ἀλλὰ διαστέλλεται ἢ συστέλλεται ἀναλόγως τῆς βιομηχανικῆς ἱκανότητος ἐκάστης ζώνης, εἰς τρόπον ὥστε νὰ μὴ συγκεντρώνουν ἅπασαι τὰ αὐτὰ πλεονεκτήματα παραγωγῆς· οὕτω δὲ ἀποφεύγεται ὁ ἐπικίνδυνος μεταξὺ τούτων ἀνταγωνισμὸς καὶ ἐδραιοῦται ἡ βιομηχανικὴ καὶ κοινωνικὴ εἰρήνη. Συνεπείᾳ τῆς διαφόρου ταύτης παραγωγικῆς ἱκανότητος ὠρισμένοι πρῶται ὕλαι κατευθύνονται εἰς τὴν μίαν ζώνην, ἐνῶ ἕτεροι διοχετεύονται εἰς ἄλλην. “Αλλως τε κατὰ τὴν παραχώρησιν τῶν ἀδειῶν ἐγκαταστάσεως ἐν τῇ ζώνῃ βιομηχανιῶν, λαμβάνεται πρόνοια ὥστε νὰ εἶναι αὗται διάφοροι καὶ οὐχὶ ὁμοειδεῖς.

Ἐμποροναυτικὰ πλεονεκτήματα

Ἡ θάλασσα δὲν ἐπεκτείνει μόνον εἰς τὸ ἄπειρον τὸ ἔθνικόν ἔδαφος, ἀλλ’ ἀποτελεῖ καὶ οὐσιώδη παράγοντα τοῦ ἔθνικοῦ πλούτου, ἡ δὲ ἐμπορικὴ ναυτιλία συνιστᾷ σπουδαιότατον διὰ τὴν εὐημερίαν τοῦ κρατικοῦ συνόλου οἰκονομικὸν συντελεστήν, διότι καθιστᾷ γείτονας ὅλα τὰ ἔθνη, ἐπιτρέπει εἰς τοὺς λαοὺς τῶν νὰ ἔρχονται εἰς ἐπικοινωνίαν καὶ νὰ δημιουργοῦν ἐμπορικὰς σχέσεις, αἵτινες ἔχουν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν κοινὴν ὠφέλειαν.

Ἐκ τῆς λειτουργίας τῆς ζώνης δημιουργεῖται μίᾳ συνεχῆς κίνησις πρὸς ταύτην καὶ ἐξαγωγῆς ἐκ ταύτης. Διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ἐμπορικῆς ταύτης δραστηριότητος τῆς ζώνης

— 20 —

ἀναγκαιοῖ, κυρίως, καὶ ἀνάλογος ἀριθμὸς ἐμπορικῶν σκαφῶν, δεδομένου ὅτι τὸ ξένον τοῦτο ἐμπόριον χρησιμοποιοῖ εἴτε κατὰ τὴν ἀφίξιν του ἐν αὐτῇ, ὥς πρώτη ὕλη ἢ διαβατικὸν εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον, εἴτε κατὰ τὴν ἐξαγωγὴν του, ὥς βιομηχανοποιημένον προϊόν ἢ διαβατικὸν ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον, εἴτε τέλος, κατ' ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις, ὥς διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον, κατὰ κανόνα τὴν θαλασσίαν ἢ ἄλλην ὕδατινὴν (ποταμῶν, λιμνῶν ἢ διωρύγων) ὁδόν, ἥτις ἐκτὸς τοῦ ὅτι ἐπιτρέπει τὴν σύγχρονον μεταφορὰν μεγαλυτέρου ὄγκου ἐμπορευμάτων — ἐν φορτηγὸν ἀτμόπλοιοι, χωρητικότητος 1000 τόννων, θεωρουμένης σήμερον ὥς ἀσημάντου, δύναται νὰ περιλάβῃ πέντε ἀμαξοστοιχίας ἐκ 40 βαγονίων ἐκάστη — εἶναι καὶ εὐθηνότερα τῆς σιδηροδρομικῆς, λόγῳ τῆς συγχρόνου μεταφορᾶς μεγαλυτέρας ποσότητος.

Ἡ διὰ σιδηροδρόμου μεταφορὰ εἶναι καὶ θὰ παραμείνῃ, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν θαλασσίαν, ἀκριβωτέρα, διότι ἡ τελευταία ἔχει τὸ πλεονέκτημα νὰ προσφέρῃ τὴν ὁδὸν δωρεάν καὶ νὰ τὴν ἔχῃ πρόχειρον. Ὑπάρχουν καθ' ἐκάστην τόσαι ὁδοί, ὅσαι εἶναι τὰ ἐπ' αὐτῶν μετακινούμενα πλοῖα, ἅτινα τὰ ἴδια κύματα ὁδηγοῦν εἰς διαφόρους κατευθύνσεις.

Τὸ θαλάσσιον φορεῖον ἔχει περαιτέρω καὶ δωρεάν τὴν κινήτριον δύναμιν, ὥς συμβαίνει μὲ τὸ ἱστιοφόρον ἢ καὶ τὸ ἀτμόπλοιο, ὅσαςκις χρησιμοποιοῖ ἐπιβοηθητικῶς τὰ ἱστία.

Ἀντιθέτως, ἡ σιδηροδρομικὴ ὁδὸς ἀπαιτεῖ μεγάλας δαπάνας ἐγκαταστάσεως, εἰς σιδηροδρομικὰς τροχιάς, ἀμαξοστοιχίας, ὀχήματα, ὥς καὶ τεράστια, ἀναλόγως τοῦ μήκους τῆς γραμμῆς, ποσά, δι' ἀποζημιώσεις γηπέδων καὶ ἀνέγερσιν σταθμῶν, πρὸς δὲ ἡ ἐκμετάλλευσις καὶ συντήρησις αὐτῆς πολυπληθὲς καὶ εἰδικευμένον προσωπικόν.

Αἱ δαπάναι δ' αὗται ἐπιδροῦν πιεστικῶς εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν σιδηροδρομικῶν κομίστρων καὶ διὰ τοῦτο ἐπέβαλον, εἰς ὅλας τὰ χώρας, τὴν μονοπωλιακὴν ἐκμετάλλευσιν ἐκάστης σιδηροδρομικῆς συγκοινωνίας.

Ἡ προπολεμικὴ γερμανικὴ ἐμποροβιομηχανικὴ δραστηριότης καθιέρωσε τὴν στενὴν συνεργασίαν θαλασσίων καὶ σιδηροδρομικῶν συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν. Ἡ συνεργασία δ' αὕτη, ἥτις ἐξεδηλώθη διὰ τῆς ἐκδόσεως τῆς κατ' εὐθείαν φορτωτικῆς (trough bill of landing) καὶ τῶν συνδυασμένων σιδηροδρομικο-ατμοπλοϊκῶν κομίστρων (tarifs soudés ou combinés), εὐνοεῖ οὐ μόνον τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐθνικῆς παραγωγῆς, ἐφ' ὅσον ἀπο-

τελεῖ ἐνθάρρυντικὴν ἐπιχορήγησιν (prime) διὰ τὰ ἐξαγόμενά ἐγχώρια προϊόντα, ἅτινα ἐν ἀναλογίᾳ πληρῶνουν μικρότερα κόμιστρα, ἀλλὰ καὶ τὴν εὐημερίαν τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας, διότι συνιστᾷ ἔμμεσον οἰκονομικὴν ἐνθάρρυνσιν, ἐφ' ὅσον τὸ μεταφερόμενον διὰ τοῦ εὐθηνοῦ ἐσωτερικοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου ἐμπόρευμα ὑποχρεωτικῶς κατευθύνεται πρὸς τὸ ἐθνικὸν πλοῖον.

Οὕτως, ὁμως, ἐδημιουργήθη μία νέα θεωρία βιομηχανικῆς προστασίας διὰ τεχνικῶν διεγερτικῶν.

Ἄλλ' ἡ σύγχρονος βιομηχανικὴ οἰκονομία, μαζικὴ παραγωγή, ἡ ἐπιτευχθεῖσα διὰ τοῦ συγχρονισμένου τεχνικοῦ ὀπλισμοῦ τῆς παραγωγῆς, χρειάζεται διὰ τὴν εὐημερίαν τῆς ἐλευθερίας οὐ μόνον ἀνταλλαγῶν, ἀλλὰ καὶ μεταφορῶν, διότι μὲ τὴν σημερινὴν ἀπιστεύτως ραγδαίαν ἀνάπτυξιν τῶν παγκοσμίων συγκοινωνιῶν, ἐπολλαπλασιάσθησαν αἱ ἐμπορικαὶ ὁδοὶ καὶ ἰδίᾳ αἱ ὑπερπόντιοι καὶ δὲν εἶναι δυνατόν εἰς ἓνα ἔθνος νὰ διεκδικήσῃ τὸ μονοπώλιον αὐτῶν, ὥς συνέβαινε μέχρι τοῦ 1890 διὰ τὴν ἀγγλικὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, ἥτις μόνη αὐτὴ ἔπαιζε τὸν ρόλον τοῦ παγκοσμίου θαλασσίου μεταφορέως (roulier de la mer), ἐν ᾧ ἔκτοτε τὴν συναγωνίζονται εἰς τοῦτον καὶ ἄλλαι καὶ μετὰ αὐτῶν καὶ ἡ Ἑλληνικὴ.

Ἡ ἐλευθέρα ζώνη ἀποτελεῖ ἀγορὰν ναύλων, διότι ἐξασφαλίζει εἰς τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα τὸν ναῦλον οὐ μόνον τῆς ἐξαγωγῆς, ἀπόπλου, ἀλλὰ καὶ τῆς εἰσαγωγῆς, ἐπιστροφῆς εἰς τὸν λιμένα αὐτῶν, τούτέστιν ὅ,τι συντελεῖ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Ὁ ναῦλος παρασύρει τὸν ναῦλον, διδάσκει ἡ Ναυτιλιακὴ Οἰκονομία.

Τὰ καταπλέοντα εἰς τὴν ἐλευθέραν ζώνην πλοῖα ἀπαλλάσσονται τελωνειακῶν διατυπώσεων καὶ οὕτω κερδίζουν χρόνον, ἐξαιροῦνται τῆς πληρωμῆς τῶν πάσης φύσεως τελῶν καὶ δικαιωμάτων, ἅτινα καταβάλλουν τὰ λοιπὰ πλοῖα εἰς τοὺς ἄλλους λιμένας καὶ αὐτῆς τῆς χώρας, ἐν ᾗ λειτουργεῖ ἡ ζώνη, καὶ ἐντεῦθεν δύναται νὰ προσφέρωνται πρὸς ναύλωσιν διὰ μεταφορὰν πρὸς τὴν ζώνην ἢ ἐκ ταύτης μὲ μικρότερον ναῦλον.

Ἰνα, ὁμως, ἐξυπηρετηθοῦν ἐπαρκῶς αἱ θαλάσσιαι μεταφορικαὶ ἀνάγκαι τῆς ζώνης ἀπαιτεῖται, πρὸ παντός, ἡ δημιουργία «τακτικῶν ἀτμοπλοϊκῶν γραμμῶν» μετὰ τῆς ἀλλοδαπῆς, δι' ᾧν τοῦτο μὲν διοχετεύεται τὸ προσωρινῶς ἐναποθηκευθὲν ἢ ἐλλοχευθὲν εὐκαιρίαν ἐξαγωγῆς ἐμπόριον, αὐτούσιον ἢ βιομηχανοποιημένον — καὶ τὸ ξένον ἐμπόριον προτιμᾷ τοὺς λιμένας, ὁπόθεν αἱ συχναὶ ἀναχωρήσεις τοῦ ἐξασφαλίζουν τὴν ἐπί-

— 22 —

καιρον εξαγωγήν, καὶ ἀποφεύγει τοὺς λιμένας, ἐν οἷς εἶναι ἐκτεθειμένον εἰς παρατεταμένην ἢ ἀκαθόριστον παραμονήν — τοῦτο δὲ ἀνανεώνονται τὰ ἐμπορικὰ ἀποθέματα τῆς ζώνης, πρὸς δὲ ἐφοδιάζεται αὕτη διὰ πρώτων ὑλῶν, χρησίμων εἰς τὰς ἐν αὐτῇ ἐγκατεστημένας βιομηχανίας.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ἰδίᾳ ταύτῃ, προβάλλεται ἡ σημασία τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ὡς παράγοντος πλουτοπαραγωγικοῦ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας τῆς χώρας, ἣς φέρει τὴν σημαίαν, καὶ ὡς ὄργανου τῆς ἐθνικῆς οἰκονομικῆς ἐξαπλώσεως.

Καὶ ὡς πρὸς μὲν τὸ πρῶτον, διότι ἡ εἰσαγωγή δι' ἐθνικοῦ πλοίου ἐξασφαλίζει ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας τὸν εἰς συνάλλαγμα ναῦλον, ὅστις ἔδει νὰ καταβληθῇ εἰς τὸ ξένον πλοῖον, ἐὰν ἡ μεταφορὰ ἐπραγματοποιεῖτο διὰ τοῦτου, καὶ συνεπῶς θὰ ἐπέδρα δυσμενῶς ἐπὶ τοῦ ἰσοζυγίου τῶν πληρωμῶν, ἐν ᾧ ἡ εξαγωγή δι' ἐθνικοῦ πλοίου γεννᾷ πίστωσιν ἐναντι τοῦ ξένου παραλήπτου καὶ δὴ εἰς ξένον συνάλλαγμα καὶ ἥτις ἐγγράφεται εἰς τὸ ἐνεργητικὸν τοῦ ἰσοζυγίου τοῦτου.

Ὡς πρὸς τὴν δευτέραν, ὅτι ἡ ἐθνικὴ ναυτιλία χρησιμεύει ὡς ὄργανον ἐθνικῆς οἰκονομικῆς ἐξαπλώσεως, διότι ὁσάκις χώρα τις ζῇ ἐκ τῆς εξαγωγῆς τῶν βιομηχανικῶν τῆς προϊόντων, ὁ παραγωγὸς ἀναζητεῖ τὸν καταναλωτὴν — ἐπὶ παραγωγῆς φυσικῶν προϊόντων ὁ καταναλωτὴς ἀναζητεῖ τὸν παραγωγόν, ἐξ οὗ καὶ αἱ ἐκβάλλουσαι εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν χώραι, αἵτινες μέχρι τοῦ 1914 ἀπετέλουν τὸν σιτοβολῶνα τῆς Εὐρώπης καὶ τὸν προμηθευτὴν τῶν ὑγρῶν καυσίμων ταύτης, ἐστεροῦντο ἰδίας ναυτιλίας — καὶ ἡ ἐθνικὴ ναυτιλία συντελεῖ οὐ μόνον εἰς τὴν διατήρησιν τῶν κτηθεισῶν ἀγορῶν καταναλώσεως (dedou-chiés) ἀλλὰ καὶ τὴν ἐξεύρεσιν νέων, ἐξ οὗ τὸ ἐμπόριον ἀκολουθεῖ τὴν σημαίαν (trade follows flag), κατὰ τὸ βρεταννικὸν ἐμποροναυτικὸν ἀξίωμα.

Εἰς τὰς χώρας ταύτας ἡ ἐθνικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία εὐρίσκειται εἰς στενωτάτην σχέσιν μεθ' ὀλοκλήρου τῆς παραγωγικῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος τῆς χώρας καὶ ἀποτελεῖ τὴν προέκτασιν ἐπὶ τῆς θαλάσσης τῆς ἐνεργητικότητος αὐτῆς, τοῦτέστι στοιχεῖον τοῦ ἐθνικοῦ τεχνοοικονομικοῦ ἐφοδιασμοῦ (outillage économique), καὶ οὐχὶ ὡς βιομηχανία ἀνεξάρτητος, ὡς ἰσχύει διὰ τὴν Νορβηγίαν καὶ τὴν Ἑλλάδα, ἐνθα μόνον ἡ ἐπιβατηγὸς ναυτιλία παίζει τὸν ρόλον τοῦτον.

Οὐδέποτε ἄλλοτε, ὅσον προπολεμικῶς, ἔτυχε καθολικῆς ἀναγνωρίσεως καὶ τῆς ἐκτιμήσεως ἢ οὐχ ἥττον ἀμετάβλητος

— 23 —

ἀπὸ τῆς ἐπικρατήσεως τοῦ ἀτμοῦ καὶ εἰς τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα ἀλληλοεξάρτησις αὕτη.

Ἡ γερμανικὴ ἰδίᾳ ναυτιλία «διὰ τῶν τακτικῶν ἐμπορικῶν γραμμῶν», ἐξυπηρετούμενων τούτέστι διὰ μικρῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἀλλὰ ταχύτητος μεγαλυτέρας τῶν λοιπῶν φορτηγῶν σκαφῶν, παρουσιάζετο προπολεμικῶς ὡς τὸ ἐπιβλητικώτερον παράδειγμα τῆς ἀλληλοεξαρτήσεως ταύτης μεταξύ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου καὶ ἐθνικῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Ἡ ἐξαγωγικὴ βιομηχανικῶν προϊόντων χώρα δὲν πρέπει νὰ ἐμπιστεύεται τὴν μεταφορὰν τούτων εἰς τὰ ξένα πλοῖα, διότι ἡ προπολεμικὴ πείρα εἰς βάρος τῆς γαλλικῆς καὶ ὄφελος τῆς γερμανικῆς ἐμποροβιομηχανικῆς παραγωγῆς, ἀπέδειξεν ὅτι ἐν τῇ πραγματικότητι ἐμπιστεύεται τὴν φροντίδα τῆς μεταφορᾶς εἰς τὸν μέλλοντα ἀνταγωνιστὴν της. Ἡ ξένη σημαία μεταβάλλει, συχνότατα, τὴν ἐθνικότητα τοῦ μεταφερομένου ἐμπορεύματος πρὸς ὄφελος τῆς ἐθνικῆς της βιομηχανικῆς παραγωγῆς, ἀλλὰ καὶ τῆς ἰδικῆς της ἀναπτύξεως.

Ἐξ οὗ καὶ τὸ γερμανικὸν ἐμποροναυτικὸν ἀξίωμα «ἡ σημαία παρακολουθεῖ τὸ ἐμπόρευμα» (flag follows trade), τὸ ἀντίθετον τούτέστι τοῦ κατὰ τὰ ἀμέσως ἀνωτέρω βρετανικοῦ.

Αἱ τακτικαὶ ἀτμοπλοῖκαὶ γραμμαὶ ἀποτελοῦν ὅρον ἀπαραίτητον τῆς εὐημερίας πάσης ἐλευθέρας ζώνης καὶ τὴν ἀνάγκην ταύτην μόνον ἡ ἐθνικὴ ναυτιλία δύναται νὰ ἱκανοποιήσῃ, δημιουργοῦσα δρομολόγια πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις, αἵτινες εἶναι δεκτικαὶ νὰ τονώσουν τὸ εἰσγωγικὸν καὶ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον τῆς ζώνης. Ἰδοὺ εἰς τί ὀφείλεται ὁ παρατηρηθεὶς πολυπλασιασμός τῶν ὑπερποντίων ἐμπορικῶν ὁδῶν καὶ ἡ σταθερὰ αὔξεις τῶν διηπειρωτικῶν ἀτμοπλοϊκῶν ἐξπρές.

Αἱ γραμμαὶ δ' αὖται ἅπαξ ἐγκατασταθεῖσαι παρουσιάζουν τὸ πλεονέκτημα, ὅτι προσελκύουν πρὸς τὴν ζώνην, ἐπὶ ζημίᾳ ἄλλων λιμένων, νέα στοιχεῖα ναύλου, χάρις εἰς τὰς εὐκολίας τῆς μεταφορᾶς καὶ διανομῆς, ἃς αὕτη προσφέρει εἰς τὸ ἐμπόριον, διότι, ὡς ἐλέχθη, ἔχει ἐξησφαλισμένην τὴν ἐπίκαιρον ἐξόδον του ἐκ τῆς ζώνης, ὅπου προσωρινῶς εἰσῆλθε καὶ ἔνθα δὲν ἐπιβαρύνεται δι' ἐξόδων παραμονῆς, ὑπερημεριῶν, καὶ ἅτινα ἀλλαχοῦ ἀπορροφοῦν ἐνίοτε ὀλόκληρον τὴν ἀξίαν του.

Ἐν ἐκ τῶν κυριωτέρων στοιχείων ἐπιτυχίας τῶν ζωνῶν εἶναι καὶ ἡ δυνατότης δι' ἐν πλοῖον νὰ εὔρῃ ἐκεῖ τὸν ναυθλον τῆς ἐπιστροφῆς. Ὅταν ὁ πλοιοκτήτης ἔχῃ τὴν βεβαιότητα ὅτι

θά εὐρη τὸν ναύλον τῆς ἐπιστροφῆς ἐκ τοῦ λιμένος, ὅπου τοῦ ζητεῖται νὰ μεταφέρῃ ἐμπορεύματα, δέχεται ἵνα μεταβῇ καὶ ὑπὸ συμφερωτέρους διὰ τὸν φορτωτὴν ὁρους. Καὶ ἡ ἐλευθέρα ζώνη, ὡς ἀγορὰ καταναλώσεως καὶ κέντρον διανομῆς, καθισταμένη καὶ ἀγορὰ ναύλων, παρέχει τὴν βεβαιότητα τῆς εὐρέσεως τοῦ ναύλου τῆς ἐπιστροφῆς.

Αἱ λειτουργήσασαι προπολεμικῶς κυριώτεροι ἐν Εὐρώπῃ ζῶναι ἐξυπηρετοῦντο διὰ τῶν κάτωθι ἐθνικῶν ἀτμοπλοϊκῶν ἐταιρειῶν, αἵτινες εἶχον τὴν ἔδραν αὐτῶν εἰς τοὺς λιμένας, ἔνθα ἐλειτουργοῦν αἱ ζῶναι, τὰ δὲ πλοῖα τῶν ἐκχρησιμοποιοῦν, ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ, τούτους δι' ἀφετηρίαν καὶ τέρμα τῶν ταξιδίων τῶν :

α) Ἀμβούργου, ἐκτὸς τῶν πλοίων τῆς Ἀμβουργοαμερικάνας, ἥτις προπολεμικῶς κατελέγετο μεταξὺ τῶν μεγαλυτέρων παγκοσμίων ἀτμοπλοϊκῶν — ὁ στόλος τῆς ἀπηρτίζετο ἄλλοτε ἐξ 180 ὑπερποντίων σκαφῶν, χωρητικότητος 1.200 000 τόννων — καὶ ἡ ὁποία εἶχεν ἰδίαν προκυμαίαν ἐν τῇ ζώνῃ, ἐξυπηρετεῖτο καὶ ὑπὸ δεκάδος ἄλλων μικροτέρων γερμανικῶν ἀτμοπλοϊκῶν.

β) Βρέμης, διὰ τοῦ Βορειογερμανικοῦ Λόυδ, ὅπερ προπολεμικῶς ἀπετέλει τὴν δευτέραν γερμανικὴν ἀτμοπλοϊκὴν ἐταιρείαν — ὁ στόλος τῆς περιελάμβανε 128 σκάφη, χωρητικότητος 723.000 τόννων — ὡς καὶ διὰ πέντε ἄλλων μικροτέρων ἀτμοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων.

Διὰ τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῶν γερμανικῶν τούτων ἀτμοπλοϊκῶν αἱ ζῶναι ἐπεκοινώνουν μὲ τοὺς λιμένας ὁλοκλήρου τῆς ὕδρογείου, εἰς οὓς τὰ πλοῖα τῶν διωχέτευον τὸ ἀστέιρευτον ρεῦμα τῆς ἀνθούσης τότε γερμανικῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς.

γ) Κοπεγχάγης, διὰ πέντε Δανικῶν ἀτμοπλοϊκῶν ἐταιρειῶν, τὰ πλοῖα τῶν ὁποίων συνέδεον, προπολεμικῶς, τὴν ζώνην μετὰ τῆς Ἀμερικῆς, τῆς Αὐστραλίας καὶ τῶν Ἰνδιῶν, ὁπόθεν εἰσήγον πρῶτας ὕλας διὰ τὰς βιομηχανίας τῆς καὶ τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον, περιοριζόμενον κυρίως διὰ τὰς Σκανδιναυϊκὰς καὶ Βαλτικὰς χώρας.

δ) Γενούης, διὰ πέντε Ἰταλικῶν ἀτμοπλοϊκῶν, ἐξ ὧν αἱ δύο ὑπερωκεάνειοι καὶ διὰ τῶν πλοίων τούτων ἡ ζώνη ἐπεκοινώνει μετὰ τῶν μεγαλυτέρων ἐμπορικῶν κέντρων τῆς Β. καὶ Ν. Ἀμερικῆς, τῆς Αὐστραλίας, τῆς Ἀσίας καὶ ὁλοκλήρου τῆς Μεσογείου.

ε) Τεργέστης, διὰ τεσσάρων ἀτμοπλοϊκῶν ἐταιρειῶν, ἐκ τῶν ὁποίων αἱ δύο ὑπερωκεάνειοι καὶ δι' ὧν ἡ ζώνη συνεδέετο

— 25 —

μετά της Έγγυς και Άπω Ανατολής, Β. Αμερικής και Άν. Μεσογείου.

στ) ΦιοUME, διὰ δύο ατμοπλοϊκών εταιρειών, των οποίων τὰ πλοία συνέδεον τὴν ζώνην μετὰ της Μεσογείου καὶ τῆς ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης.

Έκτὸς των πλοίων των ἄνω εταιρειών καὶ ἄλλα πολλά, ἔθνικὰ καὶ ξένα, φορτηγὰ καὶ μικτὰ, ἐξυπηρετοῦν τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας των ἐλευθέρων ζωνών της Εὐρώπης. Ἡ ἐμπορικὴ, ἐν τούτοις, δραστηριότης καὶ ἡ βιομηχανικὴ ἀνάπτυξις ἐκάστης των ζωνών τούτων, ὑπελόγιζον, πρὸ παντός, εἰς τὰς ὑπηρεσίας των πλοίων των ἔθνικων ατμοπλοϊκῶν εταιρειών, ἅτινα ἐξυπηρετοῦν «τακτικὰς ἐμπορικὰς γραμμάς».

Πλεονεκτήματα ἐκ τῆς τεχνικῆς βελτιώσεως τοῦ λιμένος τῆς ζώνης

Ὁ λιμὴν εἶναι μία πραγματικότης γεωγραφικὴ, ἀλλὰ καὶ οἰκονομικὴ. Ἡ γεωγραφικὴ του θέσις μικρὰν δύναται ν' ἀσκήσῃ ἤδη ἐπιρροὴν ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ ρόλου τοῦ λιμένος, ὡς θὰ ἐκτεθῇ ἀμέσως κατωτέρω, ἐν ᾧ ἐν συνδυασμῷ καὶ μετὰς τεχνικὰς αὐτοῦ ιδιότητος, καθορίζουν τὸν οἰκονομικὸν ρόλον του.

Οἱ ἐμπορικοὶ λιμένες χώρας τινὸς πρέπει νὰ ἱκανοποιοῦν μίαν τοῦλάχιστον των κάτωθι οἰκονομικῶν λειτουργιῶν των καὶ αἵτινες ὅλαι ὁμοῦ χαρακτηρίζουν τοὺς μεγάλους λιμένας καὶ ἰδίᾳ ὅπου λειτουργοῦν ἐλεύθεραι ζῶναι.

α) Ὡς περιφερειακοί, ὁσάκις ἡ ἐνδοχώρα ἐκάστου λιμένος, τούτέστιν ἡ περιφέρεια, ἦν ἐξυπηρετεῖ, καὶ ἥς ὁ οἰκονομικὸς χαρακτήρ ἐπιδρᾷ ἐπὶ τῆς δραστηριότητός του, συντελεῖ εἰς τὴν εὐημερίαν αὐτοῦ.

Εἶναι ἡ ὑποτυπώδης μορφή παντός ἐμπορικοῦ λιμένος, διότι πέραν ταύτης ὑπάρχει ἡ ἀπλὴ γεωγραφικὴ ἔκφρασις.

Πρέπει, ὁμοῦ, ὁ λιμὴν νὰ συνδέεται μετὰ τὰ κέντρα τῆς βιομηχανικῆς καὶ ἀγροτικῆς παραγωγῆς τῆς χώρας δι' ἐπαρκεῖς συγκοινωνίας.

Μόνον οὕτω δύναται ν' ἀσκήσῃ τὴν συγκεντρωτικὴν του ἱκανότητα, ἀποβαίνει δ' ἄνευ ἀξίας ἐὰν στερῇται πυκνῆς συνδέσεως καὶ ἐξαρτᾶται μόνον ἐκ τῆς ἰδίας αὐτοῦ δυναμικότητος.

β) Ὡς βιομηχανικοί, ἐνθα ἐκφορτώνονται μεγάλοι ποσότητες πρώτων ὑλῶν πρὸς κατεργασίαν καὶ ἐξαγωγήν εἴτα των προϊόντων ταύτης.

Ἐὰν ἡ ἐξαγωγή λιμένος τινὸς ἐξαρτᾶται ἐκ των τακτικῶν ατμοπλοϊκῶν γραμμῶν, αἵτινες ὑποβοηθοῦν ταύτην, ἡ εἰσα-

γωγή επηρεάζεται και εκ της πυκνότητος του πληθυσμού της ενδοχώρας του λιμένος και της βιομηχανικής δραστηριότητός της.

γ) Ός έμπορικοί, γνωστής διεθνώς οικονομικής δραστηριότητος, ένθα τὰ προσωρινώς έναποθηκευόμενα έμπορεύματα γίνονται αντικείμενον έμπορικών συναλλαγών και έμφανίζονται ούτως οί λιμένες ως πράκτορες της ίδιας αύτων ευήμερίας ή καταπτώσεως, ως συνέβαινε κατά την περίοδον της ιστιοφόρου ναυτιλίας, δε αι μεταφοραί, έλλείψει έσωτερικών συγκοινωνιών, ήσαν μόνον θαλάσσιαι, αι δε συναλλαγαι ένηργοϋντο επί των άποθηκευμένων, ως επί το πολύ, έν τῷ πλοίῳ έμπορευμάτων.

Οί σημερινοί μεγάλοι λιμένες αποτελοϋν άποθήκας έμπορευμάτων ευχεροϋς προσεγγίσεως και ταχείας διοχετεύσεως προς τε την ενδοχώραν και την άλλοδαπην. Διά την άπρόσκοπτον άσκησιν της τελευταίας ταύτης λειτουργίας του, πρέπει ο λιμήν τοϋτο μέν νά συνδέεται προς το έσωτερικόν διά πυκνού συγκοινωνιακού δικτύου, σιδηροδρομικού, οδικού, ύδατί-νου (ποταμών, λιμνών, διωρύγων), τοϋτο δε νά καταστή άφετηρία έξορμήσεως δσῶ το δυνατόν περισσοτέρων έμπορικών πλοίων.

Ο σημερινός λιμήν δέν άρκει νά έμφανίζεται ως αυτόδύναμον έμπορικόν κέντρον, αλλά πρέπει συγχρόνως νά εΐναι και τεχνικώς προετοιμασμένος ίνα άνταποκριθῇ εις τας έπιτακτικας αξιώσεις της οικονομικής λειτουργίας του. Η σημασία των λιμενικών έργων έγκειται κυρίως εις τοϋτο, ότι καθιστοϋν την λειτουργίαν ταύτην και ευχερεστέραν και χρησιμότεραν, δεδομένου ότι αι φορτοεκφορτώσεις δέον νά διενεργοϋνται μετά της μεγαλυτέρας ταχύτητος, είτε διά ν' άποφεύγεται ή επιζημία καθυστέρησις τοϋ πλοίου, είτε διότι ή προσέγγιςις τούτου έν τῷ λιμένι, λόγω τοϋ δρομολογίου του, εΐναι βραχυτάτης διαρκείας. Ο έφοπλιστής άνησυχεί και εϋλόγως μήπως το όργανον της επιχειρήσεώς του — κολοσσιαίας ήδη άξίας, λόγω τοϋ όγκου και της ταχύτητος αύτοϋ, και βαρυνόμενον διά μεγάλων έξόδων έκμεταλλεύσεως — παραμείνη άκίνητοϋν, έλλείψει έπαρκών και τελειοποιημένων τεχνικών μέσων, εις τόν λιμένα φορτώσεως ή εκφορτώσεως.

Και εΐναι δικαιολογημένη ή άνησυχία του αύτη, διότι μόνον δι' έντατικής εκμεταλλεύσεως δύναται ν' άποσβέση την άξίαν ταύτην. Ίδου διατί τὰ νεότευκτα έμπορικά σκάφη εΐναι έφωδιασμένα δι' ιδίων μέσων φορτοεκφορτώσεως και παρέχεται

— 27 —

ὕπο τοῦ πλοιάρχου εἰς τὸν παραλήπτην τοῦ φορτίου ἀμοιβή ἐπιταχύνσεως τῆς ἐκφορτώσεως (dispatch money).

Αἱ τεχνικαὶ δυνατότητες ἐνὸς λιμένος, καὶ δὴ ἐλευθέρας ζώνης, συνίστανται κυρίως : εἰς τὸν εὐχερῇ εἴσπλουν καὶ ἔκπλουν καὶ τῶν μεγαλυτέρας ἀκόμη χωρητικότητος ἀτμοπλοίων, τὸν συγχρονισμένον ἐξοπλισμὸν τοῦ διὰ τὴν ταχυτέραν φορτοεκφόρτωσιν, τὴν εὐρυχωρίαν τῶν προκυμαιῶν καὶ τῶν ἀποθηκῶν, τὴν ὑψωτικὴν δύναμιν γερανῶν καὶ δεξαμενῶν, τὴν ἔκτασιν τῶν συνεχομένων γηπέδων, τὴν ἱκανότητα τῶν βοηθητικῶν μέσων πρὸς ταχεῖαν ἐκκένωσιν προκυμαιῶν καὶ ἀποθηκῶν, τὴν εὐχερῇ ἐπικοινωνίαν μετὰ τοῦ ἐσωτερικοῦ κλπ.

Συνεπῶς ἵνα καταστῇ λιμὴν τις ἄξιος τῆς ἀποστολῆς του, πρέπει νὰ συνδυάζῃ ἄρτιον τεχνικὸν ἐξοπλισμὸν καὶ δυνατότητα ἐμπορικοῦ κέντρου. Διότι τίνα σημασίαν ἔχει ἂν αἱ τεχνικαὶ ἐγκαταστάσεις τοῦ ἐγγίζουσιν τὴν τελειότητα, ἀλλ' ἡ συγκοινωνιακὴ ἀπομόνωσις τὸν καταδικάζει εἰς μαρασμὸν, ἀφ' οὗ δὲν τοῦ ἐπιτρέπῃ ν' ἀποβῇ ἀγορὰ καταναλώσεως καὶ διανομῆς ; Ἡ εἰς τί χρησιμεύει ἡ ἐπαρκὴς τροφοδότησις τοῦ ἐκ τῆς ἐνδοχώρας, ἐφ' ὅσον ἡ ἀνεπάρκεια ἢ ἐλαττωματικότης τῶν ἐγκαταστάσεων αὐτοῦ ἀναγκάζει τὰ πλοῖα νὰ τὸν ἀποφεύγουν ;

Μειονεκτήματα ἐκ τῆς λειτουργίας τῶν ἐλευθέρων ζωνῶν.

Οἱ ἐπικριταὶ τῶν φιλελευθέρων τούτων οἰκονομικῶν κατασκευασμάτων καὶ οἵτινες κυρίως εἶναι, ὡς ἐλέχθη καὶ ἀνωτέρω, αἱ πανίσχυροι ὀργανώσεις τῶν Ἐμπορικῶν Ἐπιμελητηρίων τῆς Γαλλίας καὶ αἵτινες λόγῳ τῆς πολιτικῆς ἐπιρροῆς, ἣν διαθέτουν εἰς τὴν ὑπεράγαν προστατευτικὴν χώραν ταύτην, κατάρθωσαν ἐπὶ ἓνα αἰῶνα νὰ παρεμποδίσουν τὴν ἀποφασισθεῖσαν ἀπὸ μακροῦ, ἀλλὰ συνεχῶς ἀναβαλλομένην ἐγκατάστασιν ἐλευθέρων ζωνῶν εἰς τοὺς δύο κυριώτερους λιμένας τῆς Γαλλίας, τῆς Μασσαλίας καὶ τοῦ Βορδῶ, ἀντιτάσσουσιν εἰς τὰ ἐκτεθέντα πλεονεκτήματα ἐκ τῆς λειτουργίας τῶν ζωνῶν διαφόρους εἰκασίας, ἃς ἐβάπτισαν ὡς μειονεκτήματα τοῦ θεσμοῦ. Καὶ διὰ τὴν ἐντύπωσιν ἰσχυρίσθησαν, ὅτι αἱ ἐλεύθεραι ζῶναι ἔχουν τὰ ἐλαττώματα τῶν ἀρετῶν τοῦ εἰδῶλου αὐτῶν, τοῦ προστατευτισμοῦ, ἀλλὰ καὶ τὰ πλεονεκτήματα τῶν ἐλαττωμάτων τούτου.

Ἐναντι τῶν κριτικῶν τούτων κάθε συζήτησις θὰ ἦτο περιττή, διότι καὶ ἀσύγχρονοι εἶναι καὶ ἀγνοοῦν τὰς οἰκονομι-

— 28 —

κάς ἀληθείας, τὰς ὁποίας ἀνεγνώρισεν ἡ ἐπιστήμη καὶ καθιέρωσεν ἡ ἐπὶ μακρὸν ἐπιτυχὴς ἐφαρμογή. Διότι αἱ ἐλεύθεραι ζῶναι ἀποτελοῦν πλέον ὀργανισμούς, οὓς ἐσφυρηλάτησεν ὁ χρόνος, ἐχαλύβδωσαν αἱ νικηφόρως καταπολεμηθεῖσαι δοκιμασίαι, καὶ τοὺς ὁποίους ἔμαθαν νὰ σέβωνται καὶ νὰ τιμοῦν ὁ μικρὸς καὶ ὁ μεγάλος παραγωγὸς καὶ ἐπιχειρηματίας, ἀφ' οὗ συνετέλεσαν εἰς τὴν προαγωγὴν τῶν συμφερόντων τῆς χώρας, ὅπου λειτουργοῦν.

Τὰ κυριώτερα τῶν ἀποδιδομένων ἐλαττωμάτων εἶναι τὰ ἑξῆς :

α) *Ἡ Ἐλευθέρα ζώνη παραβιάζει τὸ προστατευτικὸν σύστημα τῆς χώρας.*

Οἱ ὁπαδοὶ τοῦ προστατευτισμοῦ παραπονοῦνται, ὅτι ἡ ἐλευθέρα ζώνη δημιουργεῖ ρήγμα εἰς τὸ καθεστῶς τῆς δασμοβιώτου ἐθνικῆς παραγωγῆς. Ὡς γνωστόν, ὁ προστατευτισμὸς εἶναι ἡ διατηρητικὴ τῆς ἐθνικῆς αὐταρκειᾶς καὶ οἰκονομικῆς αὐτονομίας πολιτικὴ, διότι ἐπιδιώκει ἵνα ἐξασφαλίσῃ, διὰ τοῦ δασμολογίου, εἰς τὴν γεωργικὴν καὶ βιομηχανικὴν παραγωγὴν τῆς χώρας, τὸ μονοπώλιον τῆς ἐθνικῆς καταναλώσεως, τὴν δυνατότητα ὅπως ἀντισταθῇ αὕτη, διὰ κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως, τελεσφόρως εἰς τὴν ἀπειλὴν τοῦ ξένου ἀνταγωνισμοῦ ἐν τῇ χώρᾳ καὶ τέλος νὰ εὐνοήσῃ τὰς τεχνικὰς προσπάθειας τῶν ἐξαγωγῶν τῆς ἐθνικῆς παραγωγῆς.

Ἀλλὰ διὰ τοῦ συστήματος τῆς τελωνειακῆς ἀσυδοσίας, τὰ εἰσρέοντα εἰς τὴν ζώνην ξένα προϊόντα ἐξαιροῦνται τῆς δασμολογικῆς πιέσεως μόνον ἐφ' ὅσον φιλοξενοῦνται ἐν αὐτῇ ἢ ἐξέρχονται τῆς ζώνης, κατευθυνόμενα εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν, ἐν ᾧ ὅταν διαβαίνουν τὴν προνομιοῦχον ζώνην διὰ νὰ εἰσέλθουν εἰς «τὸ τελωνειακὸν ἔδαφος» (ᾧρα ἄρθρον 1, § 2 ν. 390]1914 «περὶ ἐλευθέρας ζώνης Θεσσαλονίκης») τῆς χώρας, πλήττονται διὰ δασμῶν, οἵτινες ἐνίοτε εἶναι ὑψηλότεροι, ὥς συμβαίνει διὰ τὰ βιομηχανοποιούμενα ἐν τῇ ζώνῃ προϊόντα (ἄρθρ. 13 ν. 390]1914). Συνεπῶς τὸ ἐθνικὸν προστατευτικὸν σύστημα οὐδεμίαν ρωγμὴν ὑφίσταται καὶ οὐδένα κίνδυνον διατρέχουν τὰ συμφέροντα τῆς ἐθνικῆς παραγωγῆς ἐκ τῆς φιλοξενίας ἢ καὶ ἐπεξεργασίας ἐπὶ ἀπομεμονωμένου τμήματος τοῦ ἐθνικοῦ ἐδάφους, κηρυχθέντος τελωνειακῶς ἀσυδότου, ξένων προϊόντων, ἅτινα δὲν προορίζονται διὰ τὴν ἐθνικὴν ἀγορὰν καταναλώσεως, ἀλλὰ τὴν ξένην, καὶ ἣν δὲν δύναται ὁ προστατευτισμὸς νὰ ἐμποδίσῃ. Ἀντιθέ-

— 29 —

τως ἐκ τῆς ἐπεξεργασίας ἀποκομίζει ἕν τινι μέτρῳ ὀφέλη ἢ χώρα, εἰς ἣν λειτουργεῖ ἡ ζώνη, ὥς ἐλέχθη ἀνωτέρω.

Ἡ ἐλευθέρα ζώνη ὅχι μόνον δὲν ἐπιφέρει ρωγμὴν εἰς τὸ προστατευτικὸν σύστημα, ἀλλ' ἀντιθέτως ἀποτελεῖ τὴν ἀσφαλίστικὴν δικλείδα καὶ ἐν ταύτῃ τὴν ἐπιβεβίωσιν τοῦτου, διότι τὸ ἰσχυροποιεῖ καὶ τὸ καθιστᾷ πρακτικῶς βιώσιμον.

Ἐὰν τὰ προϊόντα τῆς ἐθνικῆς παραγωγῆς, φυσικῆς καὶ τεχνικῆς, δὲν δύνανται ἄνευ τῆς βοηθείας τῆς προστασίας νὰ ἐπιβιώσουν τοῦ ξένου ἀνταγωνισμοῦ ἐντὸς τοῦ ἐθνικοῦ ἐδάφους, κατὰ τίνα λογικὴν ἐξαγόμενα εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, καὶ μάλιστα διὰ τεχνικῆς προωθήσεως, θ' ἀρνηθοῦν εἰς τὰ ξένα ἰσότητα εἰς τοὺς ὅρους τῆς πάλης διὰ τὴν κατάκτησιν τῆς ξένης ἀγορᾶς καταναλώσεως. ;

β) *Ἡ Ἐλευθέρα ζώνη ἀποβαίνει ἐστὶα λαθρεμπορίου καὶ νοθείας.*

Οἱ ἐπικριταὶ τῆς ἐλευθέρως ζώνης ἰσχυρίζονται, περαιτέρω, ὅτι εὐνοεῖ τὴν νοθείαν καὶ διευκολύνει τὴν λαθρεμπορίαν, ἀμφοτέρως δὲ τέκνα τῆς ἀσυδοσίας.

Θὰ ὑποβάλωμεν, κεχωρισμένως, εἰς τὴν βάσανον τῆς ἀναλύσεως τὴν ἐπιχειρηματολογίαν ταύτην.

Λαθρεμπορία. Εἰς τὸ ἰσχύσαν ἄλλοτε καθεστῶς τῶν ἐλευθέρων πόλεων, κατ' ἀρχάς, καὶ τῶν ἐλευθέρων λιμένων, βραδύτερον, ἢ ἐποπτεία καὶ ὁ τελωνειακὸς ἔλεγχος ἀπέβαινεν ἂν μὴ ἀδύνατος, πάντως δυσχερής, καὶ οἱ λαθρέμποροι ἀπῆλαιον, ὥς ἐπὶ τὸ πολὺ, καὶ δικαστικῆς ἀσυδοσίας. Ἦδη, μὲ τὴν ἀσυδοσίαν περίωρισμένην εἰς ζώνην, ὥς καὶ ἡ λέξις βεβαιοῖ, μόνον τοῦ λιμένος, ἀπομεμονωμένην δὲ στεγανῶς, διὰ κιγκλιδώματος, τοῦ λοιποῦ ἐδάφους, ἢ ἐποπτεύουσα ταύτην τελωνειακὴ ἀστυνομία δύναται εὐχερῶς νὰ προλάβῃ οἰανδῆποτε ἀπόπειραν καταστρατηγήσεως τῆς τελωνειακῆς νομοθεσίας καὶ τοῦ κανονισμοῦ τῆς ζώνης (ὅρα ἄρθρα 2, 10 καὶ 11 νόμου 390]1914 «περὶ ἐλευθέρως ζώνης Θεσσαλονίκης»), δοθέντος ὅτι ἡ ἀσυδοσία αὕτη ἐπὶ τοῦ ἐδάφους τῆς ζώνης περιορίζεται μόνον ὥς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ τελωνειακοῦ κώδικος, οὐχὶ δὲ καὶ τῶν ἀστικῶν καὶ ποινικῶν νόμων, οἵτινες ἔχουν πλήρη ἐφαρμογὴν ἐν αὐτῇ.

Ἀλλὰ καὶ οἱ κανονισμοὶ τῆς λειτουργίας ζώνης τινὸς προβλέπουν περιορισμοὺς ἐγκαταστάσεως ἢ ἀσκήσεως δραστηριότητός τινος ἐν αὐτῇ. Οὕτως, ἡ ἐγκατάστασις, προπολεμικῶς,

— 30 —

βιομηχανίας ἐν τῇ ζώνῃ τοῦ Ἀμβούργου ἐπετρέπετο μόνον κατ'ὀψιν εἰδικῶς ἠτιολογημένης ἐξουσιοδοτήσεως τῆς τοπικῆς αὐτοδιοικήσεως τῆς πόλεως καὶ μετὰ προηγουμένην λεπτομερῆ ἔρευναν τῶν ὄρων, ὑφ' οὓς ἐτέλει ἡ ἐπιχειρήσεις, καὶ τῆς ἠθικῆς ὑποστάσεως τῶν ἀπαρτιζόντων ταύτην φυσικῶν προσώπων. Παρεχωρεῖτο δ' αὕτη μετὰ προηγουμένην ἔγγραφον ἀνάληψιν ὑποχρεώσεως τοῦ ἐπιχειρηματίου, ὅτι δὲν θ' ἀποπειραθῇ λαθρεμπορίαν, οὐδὲ θ' ἀσκῇ ἐν τῇ ζώνῃ λιανικὸν ἐμπόριον, πρόσφορον εἰς νοθείαν καὶ τελωνειακὴν καταστρατήγησιν. Καθίστατο προσωπικῶς ὑπεύθυνος ὁ ἐπιχειρηματίας διὰ τὸν σεβασμὸν τῶν νόμων καὶ τὴν τήρησιν τῶν κανονισμῶν τῆς ζώνης ὑπὸ τοῦ παρ' αὐτοῦ χρησιμοποιουμένου προσωπικοῦ καὶ ὑπεχρεοῦτο εἰς ἄμεσον ἀπόλυσιν ὑπαλλήλου ἢ ἐργάτου, παραβαίνοντος τούτους. Ἀπηγορεύετο ἡ κατανάλωσις προϊόντων τῆς ζώνης, ἢ ἀνέγερσις κατοικιῶν ἐν αὐτῇ, ὡς καὶ ἡ παραμονὴ τοῦ προσωπικοῦ κατὰ τὴν νύκτα. Τὰ λειτουργοῦντα ἐν τῇ ζώνῃ ἐστιατόρια ἐπρομηθεύοντο τρόφιμα ἐκ τῆς ἀγορᾶς τοῦ ἐσωτερικοῦ, τελωνειακοῦ ἐδάφους. ("Ὅρα παρ' ἡμῖν ἄρθρ. 16 νόμου 390]1914 «περὶ ἐλευθέρας ζώνης Θεσσαλονίκης»).

Κατὰ κανόνα ἀπεκλείετο ἡ ἐγκατάστασις ξένων ἐπιχειρήσεων ἐν τῇ ζώνῃ καὶ ἐπεφυλάσσοντο ὅπαντα τὰ ἐκ τῆς λειτουργίας αὐτῆς ὀφέλη μόνον εἰς τοὺς ὑπηκόους τοῦ Κράτους, εἰς τὸ ἔδαφος οὗτινος ἐλειτούργει αὕτη.

Ν ο θ ε ί α. Ἡ εὐχερὴς καὶ ἀτελὴς εἴσοδος ἐν τῇ ζώνῃ τῶν ξένων προϊόντων, ἡ δυνατότης τῆς ἐν αὐτῇ κατεργασίας καὶ τοῦ μετασχηματισμοῦ τούτων, ὡς καὶ αἱ συνεχεῖς διαμαρτυρίαι τῶν γάλλων οἰνοπαραγωγῶν διὰ τὴν μεταμόρφωσιν ἐν τῇ ζώνῃ τοῦ Ἀμβούργου τῶν γαλλικῶν οἴνων εἰς γερμανικοὺς, κατέστησαν εὐλογοφανεῖς τοὺς φόβους τῆς νοθείας.

Οἱ ἐπικριταὶ τῶν ζωνῶν ἰσχυρίζονται, ὅτι ξένον προϊόν, κατωτάτης ποιότητος, δύναται ν' ἀποκτήσῃ, διὰ τοῦ ἐπιτρεπομένου ἐν τῇ ζώνῃ μετασχηματισμοῦ καὶ συνθέσεως τὴν ἐμφάνισιν προϊόντος προελεύσεως τῆς χώρας, εἰς ἣν ἀνήκει ἡ ζώνη, ἐπὶ ζημίᾳ ἢ δυσφημῆσει τῆς ἀρίστης ἐθνικῆς παραγωγῆς.

Ἄλλ' ἡ νοθεὶα δὲν εἶναι τέκνον μόνον τῆς τελωνειακῆς ἀσυνδοσίας τῆς ζώνης, διότι δύναται νὰ διαπραχθῇ εὐχερέστατα καὶ ἐπὶ τοῦ τελωνειακοῦ ἐδάφους, εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας, ἐὰν ἐκ ταύτης ἐξασφαλίζεται πλεονεκτικὴ διάθεσις.

Πρέπει νὰ ὑπομνησθῇ καὶ ἐνταῦθα, ὅτι ἡ ζώνη ἀποβάλλει τρόπον τινὰ τὴν ἐθνικότητά της, μόνον ὡς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν

— 31 —

τοῦ δασμολογίου καὶ συνεπῶς ἡ λοιπὴ νομοθεσία περὶ νοθείας, ἀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ, βιομηχανικῶν σημάτων, πιστοποιητικῶν προελεύσεως καὶ λοιπῶν μέτρων προστασίας τῆς παραγωγῆς, διατηρεῖ πλήρη τὴν ἰσχὺν αὐτῆς.

γ) *Κίνδυνος μεταθέσεως εἰς τὴν ζώνην τῶν ἐγκαταστημένων ἐν τῇ χώρᾳ βιομηχανιῶν.*

Οἱ ὁπαδοὶ τοῦ προστατευτισμοῦ ἰσχυρίζονται ἐν προκειμένῳ, ὅτι αἱ βιομηχανικαὶ ἐπιχειρήσεις, αἵτινες θὰ ἐγκατασταθοῦν ἐντὸς τοῦ χώρου τῆς ζώνης, θὰ ἐξελιχθοῦν εἰς προνομιούχους ἐναντι τῶν ὑφισταμένων ἐπὶ τοῦ τελωνειακοῦ ἐδάφους ὁμοειδῶν. Διότι αἱ πρῶται, ἀπηλλαγμέναι τῆς πληρωμῆς δασμοῦ ἐπὶ τῶν χρησιμοποιουμένων παρ' αὐτῶν πρώτων ὑλῶν, ὥς καὶ τῶν δαπανῶν τῆς διπλῆς μεταφορᾶς, ἀπὸ τῆς ζώνης πρὸς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας τῶν πρώτων ὑλῶν καὶ ἀπὸ τούτου πρὸς τὴν ζώνην τῶν βιομηχανοποιημένων προϊόντων, καὶ αἵτινες, ὁμοῦ, ἐπιβαρύνουν τὸ κόστος τῶν προϊόντων τῶν βιομηχανιῶν τούτων, θὰ κυκλοφοροῦν προϊόντα εὐθηνότερα τοῦλάχιστον κατὰ τὰς δαπάνας ταύτας καὶ συνεπῶς ἢ θὰ ἐπέλθῃ μετάθεσις βιομηχανιῶν ἐκ τῆς ἐνδοχώρας πρὸς τὴν ζώνην, ἐπὶ ζημίᾳ τῆς οἰκονομικῆς καὶ κοινωνικῆς δραστηριότητος τῆς περιοχῆς, ἐν ἣ λειτουργοῦν αὗται, ἢ ἐὰν παραμείνουν εἰς τὸν τόπον τῆς ἐγκαταστάσεώς των, εἶναι καταδικασμένοι εἰς μαρασμόν, διότι ἡ παραγωγικὴ αὐτῶν ἰκανότης θὰ ρυθμίζεται ἀπὸ τὰς ἐκάστοτε δυνατότητας ἀπορροφήσεως τῶν προϊόντων τῆς ὑπὸ τῆς ἐθνικῆς ἀγορᾶς καταναλώσεως.

Θὰ ἐξετάσωμεν τοὺς κινδύνους τούτους, διαχωρίζοντες τὴν ἐσωτερικὴν ἀγορὰν καταναλώσεως τῆς ἐξωτερικῆς.

Ἐσωτερικὴ ἀγορά. Ὡς ἐλέχθη ἀνωτέρω, τὰ εἰσέρχόμενα εἰς τὸ τελωνειακὸν ἔδαφος τῆς χώρας βιομηχανοποιημένα προϊόντα τῆς ἐλευθέρας ζώνης — πρόκειται περὶ πράξεως ἐξαγωγῆς ἐκ ταύτης — ἐπιβαρύνονται διὰ τοῦ καθωρισμένου εἰς τὸ παραχθὲν εἶδος δασμοῦ καὶ συνεπῶς θὰ ὑπάρχῃ ἀνισότης προσφορᾶς πρὸς ὄφελος τῆς ἐσωτερικῆς βιομηχανίας, ἥτις οὐ μόνον κατέβαλε δασμόν πρώτης ὕλης, ἀλλὰ καὶ ἐργατικά ἡμερομίσθια καὶ γενικῶς κόστος παραγωγῆς χαμηλότερον τῆς ἐλευθέρας ζώνης. Συνεπῶς δὲν εἶναι δυνατὴ ἡ δημιουργία ἐπικινδύνου ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὴν ἐσωτερικὴν ἀγορὰν καταναλώσεως. Ἄλλως τε, αἱ ἐν τῇ ζώνῃ ἐγκαθιστάμεναι βιομηχανίαι εἶναι ἐλάχισται, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς λειτουργούσας

— 32 —

ἐπὶ τοῦ τελωνειακοῦ ἐδάφους, λόγῳ τοῦ περιορισμένου χώρου αὐτῆς καὶ τῆς ἐντεῦθεν ἀκριβείας τῶν γηπέδων. Καταβάλλεται δὲ προσπάθεια νὰ μὴ χορηγῶνται ἄδειαι βιομηχανικῆς ἐγκαταστάσεως ἐν αὐτῇ, ἐφ' ὅσον λειτουργοῦν ὁμοειδεῖς ἐπιχειρήσεις εἰς τὸ τελωνειακὸν ἔδαφος.

Ἐξωτερικὴ ἀγορά. Δὲν εἶναι μόνον αἱ βιομηχανικαὶ ἐπιχειρήσεις τῆς ζώνης, αἵτινες παράγουν εὐθηνότερα προϊόντα, ἀλλὰ καὶ τῶν χωρῶν, αἵτινες ἐφαρμόζουν σύστημα ἐλευθέρας συναλλαγῆς ἢ καὶ τεχνικῆς προωθήσεως, δι' ἐπιδοτήσεως προϊόντων. Οὕτε εἶναι δυνατόν νὰ ἐμποδισθοῦν αἱ ἀντίπαλοι αὗται παραγωγικαὶ χώραι, ὅπως συναγωνίζονται τὰ προϊόντα τῆς ἀνθήσεως τοῦ τελωνειακοῦ ἐδάφους τῆς χώρας τῆς ζώνης.

Ἐάν δὲ ὁ βιομήχανος τοῦ ἐσωτερικοῦ ἐδάφους τῆς ζώνης ἀναγκάζεται νὰ ἐγκαταλείψῃ τὴν ἐξωτερικὴν ἀγοράν, ἐνώπιον τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν ὁμοειδῶν ἐπιχειρήσεων τῶν χωρῶν τῆς ἐλευθέρας συναλλαγῆς, κατὰ ποῖαν λογικὴν θὰ θεωρήσῃ ἑαυτὸν ζημιούμενον ἐκ τῆς προσπάθειας, ἣν καταβάλλει ὁμοεθνῆς του ἐργοστασιάρχης, ἐγκατεστημένος ἐν τῇ ζώνῃ, ὅπως κερδίσῃ ἢ ἐθνικὴ οἰκονομικὴ δραστηριότης κύκλον ἐργασιῶν, αἵτινες θεωροῦνται ἀπολεσθεῖσαι δι' αὐτὸν καὶ τὴν χώραν;

Τὴν ἐκτεθεῖσαν ἀνισότητά ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὴν ἐξωτερικὴν ἀγοράν καταναλώσεως δύνανται νὰ ἄρουν οἰκονομικαὶ θυσίαι τοῦ ἀσκοῦντος τὴν προστατευτικὴν πολιτικὴν Κράτους, διὰ τεχνικῆς προωθήσεως τῶν ἐξαγωγῶν του, παρεχομένης πρὸς τοῦτο ἐνθαρρυντικῆς ἐπιχορηγήσεως (prime), ὑπὸ μορφήν ἐπιδοτήσεως, ὡς ἰσχύει ἤδη, πρὸς τὰ ἐξαγόμενα προϊόντα τῆς δασμοβιώτου βιομηχανίας του.

Πρακτικὴ ἐπίμεμπτος, ἀλλ' οὐχὶ καὶ ἄγνωστος εἰς τὰς διεθνεῖς συναλλαγάς.

Ὁ κίνδυνος μεταθέσεως βιομηχανιῶν παρουσιάσθη, πράγματι, κατὰ τὴν μεταξὺ τῶν δύο παγκοσμίων πολέμων περίοδον ἐν Ἰταλίᾳ, λόγῳ τῆς ἀποφασισθείσης, τῷ 1927, ἀθρόας χειραφετήσεως δεκατεσσάρων λιμένων εἰς ἐλευθέρως ζώνας καὶ περὶ ἧς κατωτέρω, διὰ τὴν ἐπίδρασιν τοῦ πνεύματος τῆς μιμήσεως εἰς τὴν ἴδρυσιν ζωνῶν.

Ὡς εἶναι γνωστόν, αἱ κυριώτεραι Ἰταλικαὶ βιομηχανίαι εὐρίσκονται, ἀπὸ μακροῦ, ἐγκατεστημέναι εἰς τὴν Β. Ἰταλίαν. Τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι, τὰ ἐκτεθειμένα τότε εἰς τὴν ἀπὸ θαλάσσης εὐκόλον ἐχθρικὴν προσβολὴν παράλια, δὲν παρείχον

— 33 —

ἀρκοῦσαν ἐγγύησιν διὰ τὴν ἐγκατάστασιν βιομηχανιῶν ἐγγὺς τούτων, ἐν ᾧ ἡ συμμετοχὴ τῆς Ἰταλίας εἰς τὴν Τριπλὴν Συμμαχίαν ἐξησφάλιζε ταύτας διὰ τὰς ἀπὸ ξηρᾶς ἐπιθέσεις. Ἐντεῦθεν ἠναγκάζοντο αἱ βιομηχανίαι αὐταὶ νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν σιδηροδρομικὴν ὁδὸν διὰ τὴν μεταφορὰν τὸσφ τῶν εἰσαγομένων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς πρώτων ὑλῶν ἐκ τῶν λιμένων ἐκφορτώσεως εἰς τὰ βιομηχανικὰ κέντρα, ὅσφ καὶ τῶν προϊόντων τούτων ἐκ τῶν ἄνω κέντρων εἰς τοὺς λιμένας ἐξαγωγῆς.

Ἄλλ' ἡ χρησιμοποίησις τοῦ σιδηροδρόμου ὡς μεταφορικοῦ ὀργάνου, ἐπιβαρύνει σημαντικῶς τὸ ἐμπόρευμα κατὰ τε τὴν εἰσαγωγὴν καὶ τὴν ἐξαγωγὴν καὶ καθιστᾷ ἂν μὴ ἀδύνατον, πάντως δυσχερὴ τὴν τοποθέτησιν του εἰς ξένην ἀγοράν, ὅπου κυκλοφοροῦν ἄλλης ἐθνικότητος ὁμοειδῆ ἐμπορεύματα εὐθηνότερα.

Ἴδου διατὶ οἱ παραλήπται ἐμπορευμάτων ὀγκωδῶν, ὡς εἶναι αἱ μεγάλοι βάρους καὶ μικρᾶς ἀξίας πρώται ὕλαι, ἐπιδιώκουν τὴν ἐπὶ μακρότερον χρησιμοποίησιν τῆς ὑδατίνης μεταφορικῆς ὁδοῦ, θαλασσίας ἢ ποταμίου, ὡς εὐθηνότερας.

Ἐάν οἱ λιμένες Ἀμβέρσης, Ροττερδάμ, Ἀμβούργου καὶ Βρέμης ἐπέτυχον, προπολεμικῶς, τὴν γνωστὴν θαυμασίαν ἐμπορικὴν ἐξέλιξιν, ὀφείλουν ταύτην εἰς τὸ γεγονός, ὅτι εὐρίσκονται ἐγγὺς πλωτῶν ποταμῶν — τῶν κινουμένων ὁδῶν, ὡς τοὺς ἀπεκάλεσεν ὁ Πασκάλ — καὶ διωρύγων καὶ τὰ ἐμπορεύματα, ἅτινα ἐκφορτώνονται ἐπὶ τῶν προκυμαιῶν αὐτῶν, μεταφέρονται εἰς τὰ ἐμποροβιομηχανικὰ κέντρα τῆς ἐκτεταμένης βιομηχανικῆς ἐνδοχώρας των, διὰ τῶν ὑδατίνων ὁδῶν, ἔναντι μηδαμινῆς μεταφορικῆς δαπάνης.

Ὁ πραγματικὸς κίνδυνος τῶν ἐν τῷ ἐσωτερικῷ τῆς Ἰταλίας ἐγκατεστημένων βιομηχανιῶν ἐκ τοῦ συναγωνισμοῦ ἐκείνων, αἵτινες ἐπρόκειτο νὰ ἰδρυθοῦν ἐντὸς τῶν δεκατεσσάρων νέων ἐλευθέρων ζωνῶν καὶ τῆς βεβαίας μεταθέσεως πολλῶν ἐξ αὐτῶν ἐντὸς τούτων, ἐματαίωσε τελικῶς τὴν πραγματοποίησιν τῆς δοθείσης νομοθετικῆς ὑποσχέσεως, διὰ τὴν ἀθρόαν ἱδρυσιν τούτων.

Ἡ ἐπίδρασις τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τοῦ λιμένος εἰς τὴν εὐημερίαν τῆς ζώνης

Ὁ Μέγας Ναπολέων εἶχε διακηρύξει, κατ' ἐπανάληψιν, ὅτι τὰ Κράτη ὀφείλουν νὰ τηροῦν τὴν πολιτικὴν τῆς γεωγραφίας των καὶ ἐφαρμογὴν τῆς ἀρχῆς ταύτης εὐρίσκομεν εἰς τὸ Βέλγιον, ὅπερ ἐνόμισεν, ὅτι ἡδύνατο νὰ διορθώσῃ διὰ μιᾶς προβλε-

— 34 —

πτικής πολιτικής τὰ βαρέα ἐλαττώματα τῆς γεωγραφικῆς θέσεώς του, ὅτι χρησιμεύει ὡς κατάλληλος χώρος διαβάσεως τῶν ἐμπολέμων γειτόνων του.

Ἔχει ἐφαρμογὴν καὶ ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ πεδίου ἡ διακηρυχθεῖσα καὶ ἐπιβεβαιωθεῖσα ἀρχὴ αὕτη :

Γενικῶς δυνάμεθα ν' ἀπαντήσωμεν, ὅτι ἡ ἀδυναμία τῆς τελωνειακῆς ἀσυδοσίας, ὅπως ἐπιδράσῃ ἐκεῖ, ὅπου τὸ ἐμπόριον δὲν ἐλκύεται ἀπὸ φυσικὰ πλεονεκτήματα, εἶναι ἐπίσης ἀποδεδειγμένη.

Προπολεμικῶς ἡ Ἰταλία, ἡ Τουρκία καὶ ἡ Ἑλλάς ἐπεκαλέσθησαν τὴν γεωγραφικὴν των θέσιν διὰ νὰ δικαιολογήσουν τὴν ἵδρυσιν εἰς λιμένας αὐτῶν ἐλευθέρων ζωνῶν.

Θὰ ἐξετάσωμεν τὰς περιπτώσεις ταύτας καὶ τὴν βασιμότητα τοῦ ἐπιχειρήματος.

Ἰταλία. Ἡ μεγαλυτέρα ἐλπίς διὰ τὴν ἀποφασισθεῖσαν, τῷ 1927, ὑπὸ τῆς Φασιστικῆς Κυβερνήσεως ἀθρόαν ἵδρυσιν τῶν δεκατεσσάρων ἐλευθέρων ζωνῶν εἰς ἱσαριθμούς λιμένας τῆς χώρας, ἐβασίσθη εἰς τὴν γεωγραφικὴν θέσιν αὐτῆς, κειμένης εἰς ἐπικαιρον, ἀλλὰ καὶ ἐπικεντρον σταυροδρόμιον θαλασσίων καὶ σιδηροδρομικῶν ἐμπορικῶν ὁδῶν.

Ἐθεωρήθη, μάλιστα, τότε βέβαιον ἐν τῇ χώρᾳ ταύτῃ, ὅτι οἱ Ἰταλικοὶ λιμένες, ὑπὸ τὴν νέαν αὐτῶν οἰκονομικὴν μορφήν, θὰ μετεβάλλοντο ταχέως εἰς μεγάλα ἐμπορικὰ καὶ βιομηχανικὰ κέντρα διεθνοῦς ἀκτινοβολίας καὶ εἰδικώτερον ἐξυπηρετήσεως τῶν χωρῶν, αἵτινες ἐκβάλλουν εἰς τὴν Μεσόγειον θάλασσαν. Ἐβραυκαλίζετο ὁ Φασισμός, ὅτι διὰ τοῦ μέσου αὐτοῦ ἡ Ἰταλία θὰ ἠδύνατο νὰ ἐπαναλάβῃ ἐν τῇ θαλάσσῃ ταύτῃ τὸν ρόλον, ὃν διεδραμάτισαν οἱ Ῥωμαῖοι καὶ οἱ Ἑνετοί, καὶ νὰ δικαιολογήσῃ τὴν ἐγωϊστικὴν ἐπικλησίν της ὡς *mare nostrum*. Πάντως ἀπετέλει καὶ τοῦτο ἓνα ἀκόμη δεῖγμα τῆς Ἰταλικῆς προσπάθειας, ὅπως δημιουργήσῃ, διὰ τῶν στερεῶν συναλλακτικῶν δεσμῶν, πέριξ αὐτῆς μίαν παμμεσογειακὴν συμπάθειαν καὶ κοινοπραξίαν, μὲ πολιτικὰ ἀποτελέσματα.

Εὐτυχῶς κατενοήθη ἐγκαίρως, ὅτι ὑπῆρχον δυσχέρειαι εἰς τὴν πραγματοποιήσιν τοῦ μεγαλεπηβόλου προγράμματος τούτου, αἵτινες, ὡς ἀπεδείχθη ἀνωτέρω, ὑπῆρξαν ὑπέρτεραι τῆς προχείρου λύσεως, ἣν ἐσχεδίασεν ἐπὶ τοῦ χάρτου ὁ Ἰταλὸς δικτάτωρ. Αἱ δυσχέρειαι δ' αὗται ἦσαν : τὸ ἀρρήκτως συνδεδεμένον μὲ τὴν ἐπιτυχίαν τῶν ζωνῶν τεχνικὸν πρόβλημα τῶν αἰφνιδιαστικῶς χειραφετηθέντων 14 λιμένων, ἡ οἰκονομικὴ μορφή καὶ

— 35 —

παραγωγική ικανότης τών ζωνών πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ μεταξύ των ἀνταγωνισμοῦ, ἢ ἀνὺπαρκτος διὰ πολλοὺς, ἰδίᾳ τοὺς νησιωτικούς, καὶ ἀτροφικὴ, δι' ἄλλους, λιμένας ἐνδοχώρα, ὁ κίνδυνος τών ἐν τῷ ἐσωτερικῷ ἐγκατεστημένων βιομηχανιών, λόγῳ τοῦ πρὸς αὐτάς συναγωνισμοῦ τών ἰδρυθησομένων εἰς τὰς ἐλευθέρας ζώνας, διὰ τὰς περιορισθῶμεν εἰς τὰς κυριωτέρας μόνον τών δυσχερειῶν τούτων. Τελικῶς ἐματαιώθη ἡ ἐγκατάστασις τών ἄνω ζωνών, ὧν ἡ ἔναρξις λειτουργίας εἶχεν ὀρισθῇ διὰ τὴν 1ην Ἰανουαρίου 1928.

Ὡς ἐλέχθη, κατὰ τὴν περίοδον, καθ' ἣν ἀπεφασίσθη ἡ ἱδρύσις τών 14 νέων ζωνών, ἐλειτουργοῦν ἐν Ἰταλίᾳ, ἀπὸ μακροῦ, ἡ τῆς Γενούης, ἐμπορικῆ, τῆς Τεργέστης καὶ τοῦ Φιοῦμε, ἐμποροβιομηχανικαί, καὶ ἡ οἰκονομικὴ δραστηριότης τών δύο τελευταίων εἶχε μειωθῇ, διότι οὐδέποτε ἄλλοτε ἐν τῷ παρελθόντι ὅσον τότε παρουσιάσθη, καὶ δὴ μὲ τὴν σκαιότητα, μίᾳ οἰκονομικῇ ἀλήθειᾳ, συνδεδεμένη καὶ μετὰ τῆς βιομηχανίας τών θαλασσίων μεταφορῶν, ὅτι δηλαδὴ οἱ λιμένες εἶναι ὁργανισμοὶ ἐξαιρετικὰ εὐπαθεῖς εἰς ὅλας τὰς μεταβολάς, πολιτικάς, οἰκονομικάς καὶ δημοσιονομικάς ὅχι μόνον τῆς χώρας, εἰς ἣν εὐρίσκονται, ἀλλὰ καὶ τών λοιπών, ἐφ' ὧν ἐπεκτείνεται ἡ δραστηριότης των.

Ἐφαρμογὴν τοῦ ἀξιώματος τούτου εὐρίσκομεν εἰς τοὺς δύο ἀνωτέρω τελευταίους λιμένας, Ἰταλικούς ἀπὸ τοῦ 1919. Δὲν ἐχωρίσθησαν μόνον πολιτικῶς ἀπὸ τῆς ἄλλοτε πλουσίας καὶ εὐρυτάτης ἐνδοχώρας των—καὶ τ' ἀποσχισθέντα Κράτη τῆς Μεσευρώπης κάθε ἄλλο παρὰ ἀνεγνώριζον εἰς τὴν Ἰταλίαν τὴν ἐπιρροήν, ἣν ἥσκησεν εἰς τὴν Ἀνατολὴν Μεσευρώπην ἡ Δυσδικὴ Μοναρχία—ἀλλὰ καὶ ἐμπορικῶς, διότι τὰ Κράτη ταῦτα ὑπερήφανα ὅχι μόνον διὰ τὴν πολιτικὴν, ἀλλὰ καὶ τὴν οἰκονομικὴν χειραφέτησίν των, ἐπροτίμησαν ἀντὶ τών λιμένων τῆς Τεργέστης καὶ τοῦ Φιοῦμε, εἰς οὓς αἱ συνθηκαὶ περὶ εἰρήνης τοῦ 1919 παρεχώρησαν δουλείας ὑπὲρ τοῦ ἐμπορίου των, τὰ χρησιμοποιοῦν τοὺς λιμένας, οὓς σχηματίζει ἐπὶ τών ὕδατινων συνόρων ἐκάστου τούτων ὁ Δούναβις.

Τοῦ ρ κ ί α. Διὰ νόμου, δημοσιευθέντος τῷ 1926, ἐνεκρίθη ἡ ἐγκατάστασις ἐν Κωνσταντινουπόλει, τὴν μεγαλυτέραν προπολεμικῶς ὁδὸν τοῦ σίτου καὶ τοῦ πετρελαίου—τὰς παραμονὰς τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου διήρχοντο ἐκεῖθεν ἐτησίως ἐμπορικὰ πλοῖα χωρητικότητος 40 ἑκατομμυρίων τόννων—ἐλευθέρας ζώνης εὐρυτάτης μορφῆς. Ἐστήριξαν δὲ τὰς ἐλπί-

— 36 —

δας εὐδοκιμήσεως της εἰς τὴν μοναδικὴν ἐν τῷ κόσμῳ γεωγραφικὴν θέσιν τοῦ λιμένος πρὸς ἄσκησιν διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, ὡς καὶ τὸν πλοῦτον τῶν παραγομένων εἰς τὴν Τουρκίαν καὶ τὰς γειτονικὰς χώρας πρώτων ὑλῶν. Πράγματι ἡ Κωνσταντινούπολις ἠδυνήθη μέχρι καὶ τοῦ 1922, χάρις ἰδίᾳ εἰς τὴν ἐμπορικὴν ἰδιοφυΐαν τοῦ χριστιανικοῦ της στοιχείου καὶ παρὰ τὰ ἐμπόδια τῶν Τουρκικῶν Ἀρχῶν, ν' ἀναπτύξῃ ἀξιόλογον διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον καὶ πρὸς τὰς γειτονικὰς χώρας, αἵτινες ἐκβάλλουν εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν, καὶ πρὸς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου. Ἀφ' ἧς, ὅμως, αἱ γειτονικαὶ χώραι, γεωργικαὶ ἅπασαι καὶ πλούσιαι εἰς ὀρυκτέλαια, ἔπαυσαν ν' ἀποτελοῦν τὸν σιτοβολῶνα καὶ τὴν πηγὴν τῆς καυσίμου ὕλης τῆς Εὐρώπης, ἡλαττώθη οὐσιωδῶς ὁ διάπλους ἐμπορικῶν πλοίων ἐκ Κων/πόλεως καὶ συνεπῶς τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῆς ζώνης, ἥς μόνον ὁ θεωρητικὸς ὀργανισμὸς ἐδημοσιεύθη διὰ νὰ παραμείνῃ τελικῶς νεκρὸν γράμμα τοῦ κειμένου.

Ἐλάττωσις. Ἰδρύθησαν τρεῖς ζῶναι, ἐξ ὧν αἱ δύο ἐν Θεσσαλονίκῃ, ἡ σερβικὴ καὶ ἡ ἐλληνικὴ, καὶ τῶν ὁποίων οἱ θεωρητικοὶ ὀργανισμοὶ ἐδημοσιεύθησαν τῷ 1914 καὶ τῷ 1923, ἀλλ' ἡ ἔναρξις τῆς λειτουργίας των ἤρχισε τῆς μὲν πρώτης τῷ 1929 καὶ τῆς δευτέρας τῷ 1925, καὶ ἡ τρίτη ἐν Πειραιεῖ.

Διὰ τὰς δύο πρώτας θ' ἀσχοληθῶμεν κατωτέρω καὶ δὴ μὲ τὴν σερβικὴν εἰς τὸ δεύτερον μέρος καὶ τὴν ἐλληνικὴν εἰς τὸ τρίτον. Συνεπῶς θὰ ἐξιστορήσωμεν ἐνταῦθα τὴν ἱδρυσιν τῆς τρίτης ζώνης, τοῦ Πειραιῶς.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ ὑπ' ἀριθ. 4748]1930 νόμου «περὶ ὀργανισμοῦ λιμένος Πειραιῶς» (Ο.Λ.Π.), προεβλέφθη ἡ ἱδρυσις ἐλευθέρας ζώνης ἐν Πειραιεῖ (Ε.Ζ.Π.), διότι, ὡς ἐν αὐτῷ ἀνεγράφετο, εἰς τὸν Ο.Λ.Π. ἀνατίθεται καὶ ἡ διοίκησις τῆς Ε.Ζ.Π., ἥς ἡ σύστασις, ὁ χαρακτήρ, ἡ θέσις, ἡ ἔκτασις τῆς ἀπαλλαγῆς ἀπὸ διατυπώσεων, ὡς καὶ ἡ καθόλου λειτουργία της, θὰ ὁρισθῇ διὰ διατάγματος, προτάσει τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ μετὰ γνώμην τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου. Ἐπηκολούθησε τὸ ν. δ. τῆς 22 Σηβρίου 1931 περὶ συστάσεως ἐλευθέρας ζώνης ἐν Πειραιεῖ, ὅπερ ἐν ἄρθρῳ 3 περιωρίσθη καὶ πάλιν ν' ἀναγράφῃ, ὅτι συνιστᾶται Ε.Ζ.Π., ἥς αἱ θέσεις, τὰ ὅρια, ὁ χαρακτήρ, ἡ ἔκτασις ἀπαλλαγῆς, ὁ τρόπος καὶ ἡ ἔναρξις τῆς λειτουργίας αὐτῆς θὰ ὁρισθῶσι διὰ διαταγμάτων, ἐκδοθησομένων ἐπὶ τῇ προτάσει τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν.

— 37 —

Πράγματι τῇ 22 Φεβρουαρίου 1932 ἐξεδόθη τὸ ἀναμενόμενον διάταγμα — κανονισμός, ἀποτελεσθεὶς ἐκ 47 ἄρθρων. Τὸ ἄρθρον 1 τούτου καθορίζει τὴν ἑκτασιν τῆς χερσαίας καὶ θαλασσίας περιοχῆς τῆς ζώνης. Τὸ ἄρθρον 2 καθορίζει τὴν δραστηριότητα τῆς ζώνης, διότι ὡς ἐν αὐτῷ ἀναγράφεται «αὕτη εἶναι ἐμπορική, ἥτοι διαμετακομιστική καὶ ἀποταμειευτική, ἐπιτρεπομένης καὶ τῆς συσκευῆς, διασκευῆς, διαλογῆς, καθαρισμοῦ, διαχωρισμοῦ καὶ συνθέσεως τῶν εἰδῶν καὶ ἐμπορευμάτων» καὶ μόνον ἐξαιρετικῶς δύνανται νὰ ἐπιτραπῇ, κατόπιν ἐδικῆς ἀδείας τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν, καὶ ἡ βιομηχανοποίησις, ἥς ὅμως καθωρίσθη περιοριστικῶς ἡ δραστηριότης, διότι θὰ περιορισθῇ μόνον εἰς μικροεπισκευὰς πλοίων ἐν τῷ ἐδικῷ χώρῳ τῆς ζώνης. Τέλος τὸ ἄρθρον 3 καθιεροῖ τὴν θεμελιώδη ἀρχὴν πάσης ζώνης, διότι, ὡς ἐν αὐτῷ ἀναγράφεται, «τὸ ἕδαφος τῆς ζώνης θεωρεῖται τελωνειακῶς ξένον» καὶ εἰς τὰς 13 παραγράφους τούτου κατονομάζονται, περιοριστικῶς, αἱ ἀνήκουσαι εἰς τὴν ζώνην ἀτέλειαί.

Ὡς μοναδικὴ δικαιολογία ἰδρύσεως τῆς ζώνης ἐχρησίμευσεν ἡ γεωγραφικὴ θέσις τοῦ λιμένος, κειμένου ἐπὶ τῆς διασταύρωσεως τῶν μεγάλων ἐμπορικῶν ὁδῶν, αἵτινες ἄγουν ἀπὸ τῆς Δύσεως πρὸς τὴν Ἀνατολὴν καὶ ἀπὸ τῆς Α. Μεσευρώπης πρὸς τὴν Ν. Α. Μεσόγειον καὶ τάνάπαλιν καὶ συνεπῶς ὅτι ἐκ φύσεως εἶναι προωρισμένος νὰ παίξῃ σπουδαιότατον ρόλον εἰς τὴν ἐξέλιξιν τοῦ ἀνυπάρκτου πλουσιωτάτου διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, οὗτινος μάλιστα προεβλέπετο ὅτι θὰ καθίστατο προνομιοῦχος σταθμὸς διὰ τὴν ἐξάπλωσιν τοῦ πρὸς τὴν Ἑγγύς Ἀνατολὴν.

Ἐλλείψει οἰασδῆποτε προπαρασκευαστικῆς ἐργασίας ἐπὶ τοῦ οὐσιώδους τούτου ζητήματος—ἐξ οὗ καὶ ὅτι ἐχρειάσθη ὁλόκληρος διετία διὰ νὰ ἐκδοθῇ τὸ ἀναμενόμενον ἐκτελεστικὸν περὶ ταύτης νομοθέτημα — οἱ εἰσηγηταὶ τῆς ἐσπευσμένης ἰδρύσεώς της (δρα «Οἰκονομικὸν Ταχυδρόμον» τῆς 6 Μαρτίου 1927), ἠρκέσθησαν, κατὰ τὸ ἐλληνικώτατον σύστημα τῆς πολιτικῆς τοῦ βλέποντας καὶ κάνοντας, νὰ μᾶς μεταδώσουν τὰς πεποιθήσεις των καὶ ν' ἀποφύγουν τὴν παράθεσιν ἀριθμῶν, πειστικῶν περὶ τούτων, καίτοι ἐγνώριζον ὅτι ζῶμεν εἰς τὸν κατ' ἐξοχὴν αἰῶνα τῆς διαψεύσεως καὶ τῶν ἐγκυροτέρων πεποιθήσεων, πρὸς δὲ ὅτι αἱ οἰκονομικαὶ ἀρχαί, ἃς διέπει σύστημα θετικισμοῦ, εἶναι φύσει φιλέκδικοι.

Είναι δικαιολογημένη ή βασιζομένη μόνον ἐπὶ τῆς ἐπικαίρου θέσεως τοῦ λιμένος Πειραιῶς αἰσιοδοξία ;

Ἡ γεωγραφικὴ θέσις τῶν λιμένων ἀπετέλει, πράγματι, πολύτιμον πλεονέκτημα κατὰ τὴν μακρὰν περίοδον τῆς βασιλείας τῆς Ιστιοφόρου ναυτιλίας, ὅτε ἡ διὰ θαλάσσης μεταφορὰ ἦτο ἐπικίνδυνος, ἐκ φυσικῆς καὶ ἀνθρωπίνης ἐνεργείας. Τὸ ἀνεμοκίνητον θαλάσσιον φορεῖον, ὅπερ ἤρχετο κατὰφορτον ἐκ μακροῦ καὶ συνηθέστατα περιπετειώδους πλοῦ, ἔσπευδε νὰ προσεγγίσῃ εἰς τὸν πρῶτον ἡπειρωτικὸν λιμένα, ὃν συνήντα, διὰ νὰ κατανεύμῃ τὸ πολύτιμον φορτίον του, ὅπερ ἐστέλλετο εἰς τὸν προορισμὸν ἢ διὰ ξηρᾶς — περίπτωσις σπανιωτάτη, ἐλλείψει ἀσφαλῶν ὁδικῶν συγκοινωνιῶν — ἢ τὸ καὶ συνηθέστερον, μετεφέρετο διὰ μικροτέρων πλοίων εἰς ἄλλους λιμένας, γνωστῆς ἐμπορικῆς κινήσεως.

Ἡ μακρὰ ἔκτασις τῶν παραλίων χώρας τινὸς καὶ δὴ τὸ πολυσχιδὲς τούτων, προσεῖλκε τὰ διερχόμενα ποντοπόρα ταῦτα πλοῖα. Οὕτως ἐδημιουργήθησαν οἱ ἄπειροι φυσικοὶ λιμένες, οἵτινες κατὰ τὴν περίοδον ἐκείνην ἀπετέλουν μικρὰ ἢ μεγάλα κέντρα διανομῆς σπανίων μὲν κατ' εἶδος, ἀλλὰ πολυτίμων εἰς ἀξίαν ἐμπορευμάτων. Ἄλλως τε, κατὰ τὴν περίοδον ἐκείνην πλοιοκτῆτης, ἐφοπλιστής, κυβερνήτης τοῦ πλοίου καὶ ἔμπορος τῶν ἐν αὐτῇ πραγμάτων ἦτο συνήθως τὸ αὐτὸ πρόσωπον.

Ἀφ' ἧς, ὅμως, ὁ ἀτμὸς ἀντικατέστησε τὸν ἄνεμον εἰς τὴν κίνησιν τοῦ πλοίου καὶ ἡ ναυπηγικὴ τέχνη μὲ τὰ θαύματα τῆς ἐπιστήμης ἐπραγματοποίησαν τὰς τεραστίας κατὰ θάλασσαν προόδους, ὥς καθημερινῶς θαυμάζομεν, τὸ δὲ ἀτμοκίνητον θαλάσσιον φορεῖον μεταφέρει συγχρόνως, ταχέως καὶ ἀσφαλῶς, ἐναντι ἀσημάντου τιμήματος μεταφορᾶς, μεγάλας ποσότητας ἐμπορευμάτων εἰς ἀπομεμακρυσμένας ἀποστάσεις, ἢ σημασία τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τοῦ λιμένος ἐξέλιπε, διότι τὸ ἀτμόπλοιον κατευθύνεται εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του, ἐνίοτε περισσοτέρους τοῦ ἐνός, χωρὶς νὰ ἔχῃ ἀνάγκην, ἔστω καὶ ἔνεκα τρικυμίας, νὰ εἰσέλθῃ εἰς ἕτερον, ξένον καὶ ἄσχετον πρὸς τὴν ἀποστολὴν του, ἔμπροσθεν οὗτινος διέρχεται. Περιορίζεται μόνον ν' ἀφήνῃ εἰς τοῦτον τὸν καπνὸν του, ὡς χαρακτηριστικώτατα ἔλεγον οἱ Τοῦρκοι, διὰ τὰ διερχόμενα προπολεμικῶς ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Κων/πόλεως ἀπειροπληθῆ ξένα ἀτμόπλοια, τὰ κατευθυνόμενα εἰς ἄλλας χώρας.

Ὡς ἐλέχθη ἀνωτέρω, ἀπαραίτητον παράγοντα τῆς εὐημερίας πάσης ζώνης, ἀλλὰ καὶ ὅρον τῆς ὑπάρξεώς της, ἀποτελεῖ

ή πυκνή σύνδεσις αὐτῆς διὰ τακτικῶν ἀτμοπλοϊκῶν γραμμῶν μετὰ τῶν λιμένων τῆς ἀλλοδαπῆς, ἀδιαφόρως τῆς θέσεως, ἐν ᾗ αὕτη εὐρηται ἐγκατεστημένη.

Καὶ ὁ πλέον ἀπόκεντρος λιμὴν δύναται νὰ ἐξυπηρετήσῃ καὶ προαγάγῃ ἄριστα τὰ ἐμπορικὰ συμφέροντα τῆς ἰδρυθησομένης ἐν αὐτῇ ζώνης, ἀρκεῖ νὰ ἔχῃ πυκνὴν τὴν σύνδεσιν καὶ πρὸς τὰ κέντρα παραγωγῆς τῶν πρώτων ὑλῶν καὶ τῆς καταναλώσεως τῶν προϊόντων αὐτῶν καὶ πρὸς τὴν ἐνδοχώραν τῆς. Καὶ παράδειγμα πρόκειται αἱ ζῶναι τοῦ Ἀμβούργου καὶ τῆς Τεργέστης, ὧν ἡ θέσις κάθε ἄλλο παρὰ πρόσφορος τυγχάνει γεωγραφικῶς. Ἡ πρώτη καίτοι εὐρίσκεται ἀπομεμακρυσμένη οἰουδήποτε σταυροδρομίου ἐμπορικῶν ὁδῶν, ἐν τούτοις ἐχρησίμευσε, προπολεμικῶς, ὡς κέντρον διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, ἰδίᾳ καφέ, καὶ πρὸς τὴν Μεσόγειον· ἡ γεωγραφικὴ τῆς θέσις δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ πρόσφορος διὰ τὸ ἐμπόριον τοῦτο. Τὸ πλεονέκτημα αὐτὸ τῇ παρῆχεν ἡ σύνδεσις τῆς διὰ τακτικῶν ἀτμοπλοϊκῶν γραμμῶν μεθ' ὧν τῶν λιμένων τῶν χωρῶν, αἵτινες ἐκβάλλουν εἰς τὴν Μεσόγειον.

Τὸ αὐτὸ ἴσχυσε καὶ διὰ τὴν εὐρισκομένην εἰς τὸν μυχὸν τῆς Ἀδριατικῆς Τεργέστην, ἥτις ἥσκησε πλούσιον διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον πρὸς πάσας τὰς κατευθύνσεις τῆς Μεσογείου, λόγῳ τῆς πυκνῆς συνδέσεώς τῆς διὰ τακτικῶν γραμμῶν μετὰ τῶν λιμένων ταύτης.

Τὸ ἀπαραίτητον διὰ τὴν εὐημερίαν πάσης ζώνης προσὸν τοῦτο ἐλλείπει, παντελῶς, ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, οὐδὲ ἀπασχόλησε τὴν σκέψιν τῶν εἰσηγητῶν τῆς βεβιασμένης ἰδρύσεώς τῆς.

Δὲν τολμῶμεν νὰ υποθέσωμεν, ὅτι ἐβασίσθησαν διὰ τὴν ἐπιτυχίαν ταύτης εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῶν διερχομένων ἐκ Πειραιῶς ξένων ἀτμοπλοίων, διότι τὰ ἐξ αὐτῶν ἐπιβατηγά, τὰ ἐξυπηρετοῦντα «τακτικὰς ἐπιβατικὰς γραμμάς», δὲν δύνανται νὰ παραλάβουν ἐμπορεύματα, καὶ διότι δὲν διαθέτουν πρὸς τοῦτο ἀρκετὸν χώρον καὶ περιορίζονται εἰς τὴν παραλαβὴν μόνον ἐπιβατῶν, διὰ τὴν ἄνετον μεταφορὰν τῶν ὀπλοίων διατίθεται ὁλόκληρος, σχεδόν, ὁ χώρος τοῦ πλοίου καὶ συνεπῶς ἡ δι' αὐτῶν μεταφορὰ στοιχίζει ἀκριβὰ, καὶ διότι κινοῦνται ἐπὶ τῇ βάσει προδιαγεγραμμένου δρομολογίου, προβλέποντος καὶ τῶν ὑποδιαιρέσεων ἀκόμῃ τῆς ὥρας τὴν ἐπωφελεῖ χρησιμοποίησιν—σιδηροδρομικοποίησιν τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν—καὶ δὲν δύνανται νὰ παραλάβουν ἐμπορεύματα, ὧν ἡ φορτοεκφόρτωσις ἐπι-

— 40 —

φέρει καθυστερήσεις εις την κανονικὴν ἐκτέλεσιν τοῦ δρομολογίου των.

Τὰ ἐξυπηρετοῦντα «τακτικὰς ἐμπορικὰς γραμμάς», ἅτινα μεταφέρουν μόνον ἐμπορεύματα, ἔχουν ὡς λιμένας ἀφειτηρίας τὰς ἐλευθέραις ζώνας Ἀμβούργου, Κοπεγχάγης, Γενούης καὶ Τεργέστης, ὡς καὶ τοὺς λιμένας Ὀλλανδίας καὶ Βελγίου καὶ κατευθύνονται πρὸς ὅλους τοὺς λιμένας τῆς Ἑγγύς Ἀνατολῆς, οὓς ἐπιδιώκομεν νὰ καταστήσωμεν πεδῖον τῆς ἐμπορικῆς δραστηριότητος τῆς ζώνης τοῦ Πειραιῶς. Διὰ τῖνα λόγον τὸ διὰ τοὺς λιμένας τούτους προοριζόμενον ἐμπόρευμα, τὸ μεταφερόμενον διὰ τῶν ἄνω ξένων πλοίων, θὰ ἐκφορτώνεται εἰς τὸν Πειραιᾶ; Διὰ νὰ ἐπιβαρυνθῇ τὸ κόστος τοῦ διὰ διπλῶν φορτοεκφορτωτικῶν ἐξόδων;

Ὑπεστηρίχθη, ὅτι συνεπεία τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τοῦ λιμένος Πειραιῶς τὰ ἀποθέματα τοῦ καφέ, τῆς ζακχάρεως, τῆς ὀρύζης κλπ., τὰ προοριζόμενα διὰ τοὺς λιμένας τῆς Ἑγγύς Ἀνατολῆς, θὰ ἐκφορτώνονται εἰς Πειραιᾶ καὶ οὐχὶ εἰς Τεργέστην, λιμένα ἀφειτηρίας καὶ τέρματος τῶν πλοίων τῶν Ἰταλικῶν ἀτμοπλοίων, ἅτινα μεταφέρουν τὰ εἶδη ταῦτα, ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ, ὅτι ὁ ναῦλος θὰ εἶναι εὐθηνότερος, ἐφ' ὅσον ἀποφεύγεται ἡ διαδρομὴ ἑκατοντάδων τινῶν μιλίων. Ἡ ἀντίληψις αὕτη εἶναι ἐσφαλμένη, τοῦτο μὲν διότι ἐλλείπουν αἱ τακτικαὶ ἀτμοπλοῖκαὶ γραμμαὶ μεταξὺ τῶν τόπων τῆς παραγωγῆς τῶν προϊόντων τούτων καὶ τοῦ λιμένος Πειραιῶς, τοῦτο δὲ διότι ὁ ναῦλος δὲν ἐπηρεάζεται ἐκ τόσῃ μικρῶν ἀποστάσεων. Καὶ διὰ νὰ ἱκανοποιηθῇ ὁ Θωμαΐσμος παντὸς ἀμφιβάλλοντος δὲν ἔχει παρὰ νὰ συμβουλευθῇ τὰ χρονικὰ ναυλώσεως εἰδικοῦ περιοδικοῦ διὰ νὰ ἴδῃ, ὅτι εἰς ὅλα τὰ ναυλοσύμφωνα ἀναγράφεται, συνήθως, ὡς τόπος παραδόσεως μεταφερομένου ὁμοειδοῦς φορτίου δύο τοῦλάχιστον λιμένες, ἀπέχοντες ἀλλήλων, χωρὶς ἐκ τούτου νὰ ποικίλλῃ ὁ ναῦλος. Παραλείπομεν ὅτι, τὰ ἐξυπηρετοῦντα «τακτικὰς ἐμπορικὰς γραμμάς» ἀτμόπλοια εἶναι οἱ βοηθοὶ τῶν ἐθνικῶν λιμένων καὶ ἐργάζονται διὰ τὴν εὐημερίαν αὐτῶν καὶ οὐχὶ τῶν ξένων. Ἐπὶ πλέον, ὅταν ὁ πλοίαρχος γνωρίζῃ ὅτι θὰ εὕρῃ τὸν ναῦλον τῆς ἐπιστροφῆς εἰς τὸν λιμένα, δι' ὃν ναυλῶνεται, δέχεται ἵνα μεταβῇ καὶ εὐθηνότερα, ἐάν ἔχῃ τὴν βεβαιότητα περὶ τοῦ ναύλου τούτου. Καὶ θὰ ὁμολογῇ, ὅτι τὴν βεβαιότητα ταύτην παρέχει ἀσφαλέστερον ὁ λιμὴν τῆς Τεργέστης.

Ἐξ ἄλλου, ἡ χερσαία ἐνδοχώρα τῆς ζώνης τοῦ Πειραιῶς εἶναι

— 41 —

σχεδόν ανύπαρκτος, δεδομένου ότι ούδὲ ὁλόκληρον τὴν χώραν δύναται νὰ διεκδικήσῃ, ἐφ' ὅσον ἡ Β. Ἑλλάς καὶ τμήμα τῆς Θεσσαλίας ἐξυπηρετοῦνται ὑπὸ τῆς ζώνης Θεσσαλονίκης. Θὰ παραμείνῃ, λοιπόν, ἡ ζώνη κέντρον προσωρινῆς ἀποταμιεύσεως τῶν διὰ τὴν ἀγορὰν Πειραιῶς καὶ Ἀθηνῶν προοριζομένων ἐμπορευμάτων. Ἀλλὰ τὴν λειτουργίαν ταύτην δύνανται νὰ ἐξυπηρετήσουν ἐπαρκέστατα αἱ Γενικαὶ Ἀποθήκαι, μεταρρυθμιζομένου πρὸς τοῦτο ἀναλόγως τοῦ ὀργανισμοῦ αὐτῶν, ἀντὶ τῆς ἀσκόπου ἰδρύσεως ἐλευθέρας ζώνης, ἐπιβαρυνούσης τὰ ἐμπορεύματα, διὰ νὰ τροφοδοτήσῃ τὸν κομματικὸν Μινώταυρον τοῦ λιμένος Πειραιῶς, τὸν Ο.Λ.Π.

Ἀφ' οὗ δὲ ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς δὲν συγκεντρώνει τὰς ἀπαραιτήτους προϋποθέσεις διὰ τὴν εὐημερίαν τῆς ἰδρυθείσης ζώνης, εἶναι ἐξώφθαλμον ὅτι ἀποτελεῖ χίμαιραν ἡ λειτουργία ζωνῶν, ἐν Ἀλεξανδρουπόλει (ἐκτὸς ἂν πραγματοποιηθῇ ἡ Βουλγαρικὴ ἐμπορικὴ διέξοδος, περὶ ἧς εἰς τὸ δεύτερον μέρος), Μιτυλήνῃ, Σάμῳ, Ρόδῳ, Κερκύρᾳ κ.τ.λ., ὅπως κατὰ καιροὺς ἐζητήθη ἀπὸ τὰς τοπικὰς ἐπαγγελματικὰς ὁργανώσεις.

Μία ἐξαιρετικῆς σπουδαιότητος λειτουργία διὰ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, λόγῳ τῆς ἐξαιρέτου, πράγματι, πρὸς τοῦτο θέσεώς του — ἡ ἐξυπηρετοῦσα τὴν Ἀνατολὴν προβλῆς τῆς Μεσογείου, ὡς ἀπεκλήθη — εἶναι ἡ τῆς χρησιμοποίησώς του ὡς λιμένος ἀποβιβάσεως καὶ ἐπιβιβάσεως τῶν ἐξ Αἰγύπτου, Αὐστραλίας, Ἑγγύς καὶ Ἀπὸ Ἀνατολῆς διὰ τὴν Ἀν. Εὐρώπην καὶ τάνάπαλιν προοριζομένων ἐπιβατῶν, ἐὰν ὑπῆρχε ταχέια σιδηροδρομικὴ συγκοινωνία πρὸς τὰς χώρας τῆς Μεσευρώπης. Ἡ ἔλλειψις ταύτης παρ' ἡμῖν ἀναγκάζει τοὺς ἐπιβάτας τῶν χωρῶν τούτων, νὰ κατευθύνωνται πρὸς τοὺς Ἰταλικοὺς λιμένας.

Οἱ μεγάλοι ἐμπορικὸι λιμένες δὲν εἶναι συγχρόνως καὶ λιμένες μεγάλης ἐπιβατικῆς κινήσεως. Τὸ ἐμπόριον ἔχει συμφέρον, λόγῳ τῆς εὐθηνίας καὶ τῆς μεγάλης συγχρόνως μεταφορικῆς ἱκανότητος τοῦ πλοίου, νὰ χρησιμοποιῇ τοῦτο ὅσῳ τὸ δυνατόν μακρότερον. Ἴδου διατὶ οἱ ἐμπορικὸι λιμένες ἰδρύονται καὶ εἰς τὸ ἐσώτερον τῆς χώρας, ἐὰν ὑπάρχουν ἐκεῖ βιομηχανίαι· ἀντιθέτως, ὁ ἐπιβάτης ἔχει συμφέρον ἵνα ταξειδεύῃ ὀλιγώτερον διὰ τοῦ πλοίου καὶ μακρότερον διὰ τοῦ σιδηροδρόμου, διότι ἡ μεταφορὰ διὰ τούτου εἶναι ταχύτερα, ὁ δὲ χρόνος εἶναι χρῆμα διὰ τὸν ταξειδεύοντα, πρὸς δὲ ἐλλείπουν αἱ ἐνοχλήσεις τοῦ θαλασσοῦ ταξιδίου. Διὰ τὸν λόγον τοῦτον ἐδημιουργήθησαν, ἀπὸ τριακονταετίας κυρίως, οἱ εἰδικοί ἐπιβατικοὶ λιμέ-

— 42 —

νες διὰ τὰ διηπειρωτικά ἑξπρές, τὰ ὑπερωκεάνεια ἀτμόπλοια, ἐπὶ τοῦ πλέον ἀπωτάτου σημείου τῆς ξηρᾶς, τοῦ εἰσχωροῦντος ἐντὸς τῆς θαλάσσης. Τοιοῦτοι λιμένες εἶναι, τοῦ Σαούθαμπτον ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ τοῦ Χερβούργου ἐν Γαλλίᾳ, ἄνευ ἐμπορικῆς ἀξίας καὶ χρησιμεύοντες μόνον ὡς ἐπιβατικοὶ λιμένες τῶν διὰ τὴν Β. Ἀμερικὴν καὶ Καναδὰν προοριζομένων ἐπιβατῶν, ἢ ἐκεῖθεν προερχομένων, τῆς Λισσαβώνας ἐν Πορτογαλίᾳ, Βίγγο ἐν Ἰσπανίᾳ καὶ Βορδὼ ἐν Γαλλίᾳ, διὰ τοὺς ἐπιβάτας Ν. Ἀμερικῆς καὶ Αὐστραλίας, τῆς Μασσαλίας ἐν Γαλλίᾳ, διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς Ἑγγύς καὶ Ἀπὼ Ἀνατολῆς, τῆς Νεαπόλεως ἐν Ἰταλίᾳ, ὅστις χρησιμεύει ὡς τελευταῖος λιμὴν προσεγγίσεως τῶν διὰ τὴν Β. καὶ Ν. Ἀμερικὴν καὶ πρῶτος κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν ἐκ τούτων, λαμβανομένου ὑπ' ὄψει ὅτι τὰ ὑπερωκεάνεια ταῦτα ἔχουν ὡς λιμένας ἀφετηρίας τῶν ὑπερποντίων πλόων τῶν τὴν Γένουαν καὶ τὴν Τεργέστην.

Ἐξυπακούεται ὅτι οἱ ἀνωτέρω ἐπιβατικοὶ λιμένες συνδέονται διὰ ταχειῶν ἀμαξοστοιχιῶν καὶ ἀεροπορικῶν συγκοινωνιῶν μετὰ τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς χώρας τῶν καὶ τῶν μεγάλων κέντρων τῶν λοιπῶν χωρῶν.

Τὸ πνεῦμα τῆς μιμήσεως καὶ αἱ ἐλευθέραι ζῶναι.

Ἡ μελέτη ἐνὸς ξένου θεσμοῦ μεταξὺ ἄλλων σκοπῶν γίνεται καὶ ἀπὸ τὸ ἐνστικτον τῆς μιμήσεως, ὡς ἀποκαλεῖ τὸ πνεῦμα τῆς μεταφυτεύσεως ἀλλοδαπῶν νομοθεσιῶν ἐν τινὶ χώρᾳ ὁ μεγαλύτερος ἐπιτόπιος μελετητὴς τῶν ξένων θεσμῶν καὶ συστημάτων Μακκιαβέλης. Καὶ ὁ θεσμὸς τῆς ἐλευθέρης ζώνης παρέχει τὸ ἐνδιαφέρον πρὸς τοῦτο, ὡς διδάσκει ἡ πλουσία ἱστορικὴ πείρα. Τὰ ἐκτεθέντα τριπλᾶ πλεονεκτήματα, διὰ τὴν χώραν ἐν ἧ λειτουργεῖ ἐλευθέρη ζώνη, ἦτοι ἐμπορικά, βιομηχανικά καὶ ναυτιλιακά, εἰς ἃ δέον νὰ προστεθῇ καὶ ἡ ἀπασχόλησις μεγάλου ἀριθμοῦ ἐργατῶν, ἐπηρέασαν, κατὰ τὴν μεταξὺ τῶν δύο παγκοσμίων πολέμων περίοδον τοῦ ἀκράτου προστατευτισμοῦ, διάφορα Κράτη, ὅπως μελετήσουν τὴν ἐγκατάστασιν ἐλευθέρης ζώνης εἰς τοὺς λιμένας τῶν. Καὶ ἦτο κατ' ἀρχὴν δικαιολογημένη ἡ σκέψις τῶν Κυβερνήσεων τῶν χωρῶν τούτων, διότι τὸ ζήτημα τῆς ἐλευθέρης ζώνης συνδέεται, ὡς ἐλέχθη, μὲ διαφόρους οἰκονομικὰς λειτουργίας τῆς χώρας, αἵτινες αἰσθάνονται τὴν ἀγαθοποιὸν ἐπίδρασίν της, ἦτοι τὴν εὐημερίαν τῆς ἐθνικῆς

βιομηχανίας των θαλασσιών μεταφορών, την ανάπτυξιν τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ τὴν τόνωσιν τοῦ ἐσωτερικοῦ ἐμπορίου, τὸν τεχνικὸν ἐξοπλισμὸν τῶν λιμένων, τὴν πύκνωσιν τῶν συγκοινωνιῶν, τὴν μεταρρύθμισιν τοῦ δασμολογίου κλπ. Τέλος ἡ ἐλευθέρα ζώνη ἐμφανίζεται ὡς αἰτία τῆς καταπληκτικῆς προόδου μεγάλων τινῶν λιμένων τῆς ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης. Ἐὰν εἰς ταῦτα προστεθῇ καὶ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ἐλευθέρα ζώνη ἀποτελεῖ καὶ πομπὸν τοπικῆς ἐνεργείας, διότι ἐπιβάλλει τὴν δημιουργίαν διαφόρων μικροτέρας σημασίας ἐπιχειρήσεων, θὰ ὁμολογηθῇ ὅτι ἡ ἐγκατάστασις ζώνης εὐλόγως ἀπασχολεῖ τὰς διαφόρους Κυβερνήσεις. Ἀλλ' ὅσαι τούτων, προτοῦ μελετήσουν τὰ δημιουργούμενα ἐκ τῆς ἰδρύσεως καὶ λειτουργίας ζώνης τινὸς περίπλοκα προβλήματα, ἔσπευσαν νὰ ἐφοδιάσουν τὴν χώραν των διὰ τῶν θεωρητικῶν ὁργανισμῶν αὐτῶν, εὐρέθησαν πρὸ ἀνυπερβλήτων δυσχερειῶν, αἵτινες ἠνάγκασαν τὰς δημοσίας ὑπηρεσίας νὰ παραιτηθοῦν τῆς ὀριστικῆς ἐγκαταστάσεως. Καὶ κατὰ περιεργον σύμπτωσιν, τὰ ἀποτυχημένα παραδείγματα ταῦτα ἐπεκαλέσθησαν παρ' ἡμῖν οἱ συλλαβόντες τὴν ἰδέαν τῆς μεταφυτεύσεως τοῦ θεσμοῦ καὶ ἐν Πειραιεῖ.

Οὕτως ἀπὸ τὸ πνεῦμα τῆς μιμήσεως:

α) Ἡ Ἰταλία ἵδρυσε, τὴν 6 Ἀπριλίου 1927, ἀθρόως ἐλευθέρας ζώνας, περιωρισμένης ἢ εὐρείας οἰκονομικῆς μορφῆς, με ἐναρξιν λειτουργίας τούτων ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου 1928, εἰς τοὺς κάτωθι λιμένας της: Σαβόνας, Γενούης (ὅπου ὅμως ἐλειτουργεῖ τὸ deposito franco), Λιβόρνου, Νεαπόλεως, Κάλιαρι, (ἐπὶ τῆς Σαρδηνίας), Μεσσήνης, Κατάνης καὶ Παλέρμου (ἐπὶ τῆς Σικελίας), Μπρίντζι, Μπάρι, Ἀγκῶνος, Ἐνετίας, Τεργέστης καὶ Φιοῦμε (ὅπου ἐλειτουργοῦν ἐλεύθεραι βιομηχανικαὶ ζῶναι, διαφόρου μεταξὺ τῶν δραστηριότητος), Ρόδου. Ἡ νομοθετικὴ αὕτη ὑπόσχεσις παρέμεινε νεκρὸν γράμμα τοῦ νομοθετήματος, διότι ἡ Ἐπιτροπὴ, ἥτις συνεστήθη διὰ νὰ καταρτίσῃ θετικὸν σύστημα μεταβάσεως ἀπὸ τῆς εὐκόλου θεωρίας εἰς τὴν δυσχερῆ πρᾶξιν, εὐρέθη ἐνώπιον τόσων δυσχερειῶν, ὥστε, ὡς ἐλέχθη καὶ ἀνωτέρω, δὲν κατάρθωσε νὰ καταρτίσῃ οὐδὲ τοὺς ὁργανισμοὺς, τοὺς κανονισμοὺς, τῶν ζωνῶν τούτων, ὧν ἡ λειτουργία τελικῶς ἐματαιώθη.

β) Ἡ Τουρκία, ὡς εἶδομεν, ἐδημοσίευσε τῷ 1926 τὸν θεωρητικὸν ὁργανισμὸν τῆς ἐλευθέρας ζώνης Κων/πόλεως, ἥτις ὅμως οὐδέποτε ἐγκατεστάθη.

γ) Ἡ Βουλγαρία ἐξήγγειλε, τῷ 1927, τὴν πρόθεσιν ὅπως

— 44 —

ιδρύση ἐλευθέραν ζώνην, εὐρυτάτης οἰκονομικῆς μορφῆς, εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πύργου, ἐπὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ἄνευ συνεχείας τινός.

δ) Ἡ Ρουμανία, διὰ τῆς προπολεμικῆς γερμανορρουμανικῆς ἐμπορικῆς συμβάσεως, ἀνεγνώρισεν εἰς τὴν Γερμανίαν τὸ δικαίωμα τῆς χρησιμοποίησεως τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως διὰ τὸ διαμετακομιστικόν της ἐμπόριον πρὸς τὴν Μ. Θάλασσαν.

Ἐπίσης τῷ 1926 ἐμελέτησε τὴν δυνατότητα χρησιμοποίησεως ἐλευθέρας ζώνης ἐν Θεσσαλονίκῃ, διὰ τὸ διαμετακομιστικόν της ἐμπόριον πρὸς τὴν Μεσόγειον Θάλασσαν.

ε) Ἡ Ἑλλάς προέβη, τῷ 1930, εἰς τὴν ἱδρυσιν ἐλευθέρας ζώνης ἐν Πειραιεῖ, διὰ τὴν δημιουργίαν διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου πρὸς τὴν Μεσόγειον, μολονότι ἐλειτούργουν ἐν Θεσσαλονίκῃ δύο ἐλεύθεραι ζωναι, βασιζόμεναι καὶ αὗται εἰς τὴν γεωγραφικὴν θέσιν τοῦ λιμένος.

στ) Ἡ Γαλλία, ἔνθα ἔχει πολιτογραφηθῇ ὁ προστατευτισμός διὰ τὴν γεωργικὴν ἰδίαν παραγωγὴν, ὡς ἰσχύει καὶ ἐν Γερμανίᾳ, ἐξ οὗ καὶ ἐλέχθη ὅτι ἡ γῆ εἰς τὰς χώρας ταύτας διατηρεῖ τὴν ἀξίαν της προστατευομένη διὰ τῶν τελωνειακῶν φραγμῶν, συνδέει τὴν ἐπιτυγχανομένην ἐκάστοτε καθιέρωσιν ὑψηλοτέρου δασμολογίου μὲ τὴν ἀναβαλλομένην πάντοτε ἐγκατάστασιν ἐλευθέρων ζωνῶν εἰς τοὺς μεγαλυτέρους λιμένας της, τῆς Μασσαλίας καὶ τοῦ Βορδῶ.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΣΕΡΒΙΚΗ ΖΩΝΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΗΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ
ΚΑΙ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΥΤΗΣ.

ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΣΕΡΒΙΚΗ ΖΩΝΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ¹

Ἡ Σερβία μέχρι τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου — μετὰ τὴν λήξιν τοῦ ὁποίου μετωνομάσθη, ἀρχικῶς τριαδικὸν Βασίλειον Σέρβων, Κροατῶν καὶ Σλοβένων καὶ βραδύτερον, τῷ 1929, Γιουγκοσλαβία ἦτοι Νοτιοσλαυΐα — ἐστερεῖτο ἐθνικῆς θαλασσίας διεξόδου καὶ ἐχρησιμοποιοῖ τοὺς λιμένας τῆς Αὐστρουγγαρίας διὰ τε τὸ εἰσαγωγικὸν καὶ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριόν της. Ἄλλως τε, κατὰ τὴν περίοδον ἐκείνην καὶ ἡ καθόλου οικονομικὴ ὑπαρξίς αὐτῆς ἐξηρτᾶτο ἐκ τῶν διαθέσεων τῆς Βιέννης, ἐφ' ὅσον ἡ Δυναδικὴ Μοναρχία ἀπερρόφα ὁλόκληρον τὴν γεωργικὴν καὶ κτηνοτροφικὴν παραγωγὴν της, ἥτις καὶ ἀπετέλει τὴν οικονομικὴν δραστηριότητα τῆς χώρας.

Ἰδοὺ ὁ λόγος, δι' ὃν δὲν ὑπῆρξε, μέχρι τέλους τοῦ 1905, σερβικὸν διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον διὰ Θεσσαλονίκης.

1. Περί τῆς ἐλευθέρως σερβικῆς ζώνης Θεσσαλονίκης ὑπάρχουν αἱ κάτωθι τρεῖς μονογραφίαι, σύγχρονοι, περίπου, πρὸς τὰς διεξαχθείσας διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἰδρυσίν της, ἥτοι: Vilimanovitch: «Zone libre Serbe à Salonique», Paris 1926, Librairie Rousseau et Cie. S. Obradovitch: «La zone libre Serbe et la zone franche de Salonique», Salonique 1924. P. Dertilis: «La zone franche de Salonique et les accords Greco-Yougoslaves», Paris 1928. Rousseau et Cie. Διὰ τὸ σερβικὸν ἐμπόριον μέσῳ Θεσσαλονίκης ἠσχολήθη ὁ: C. Stoyanovitch: «Le mouvement commercial de Serbie», Paris 1919. Δὲν κατέστη δυνατόν νὰ πληροφορηθῶμεν ἐὰν ἐξεδόθησαν μεταγενεστέρως ἄλλαι συναφεῖς μονογραφίαι.

Ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς, ἄρθρα καὶ μελέτας περὶ τῆς σερβικῆς ζώνης ἐδημοσίευσαν οἱ: Π. Παπατσώνης, εἰς τὸν «Οἰκονομικὸν Ταχυδρόμον Ἀθηνῶν» τῆς 29 Αὐγούστου, 5 καὶ 11 Σεπτεμβρίου 1926, Γ. Ἐξηντάρης εἰς τὸ «Ἐλεύθερον Βῆμα» τῆς 27, 28, 29, 30 καὶ 31 Αὐγούστου 1927, Νικ. Ζαρίφης εἰς τὸ «Βῆμα» τῆς 15 καὶ 16 Μαΐου 1950 καὶ Ν. Μοσχόπουλος εἰς τὸ «Ἔθνος» τῆς 1, 2, 3 καὶ 4 Ἰουνίου 1950, διὰ νὰ περιορισθῶμεν εἰς τὰς κυριωτέρας ἐκ τούτων.

Εἰς τὰς ἐκδοθείσας ἐν Θεσσαλονικῇ ξενογλώσσους ἐφημερίδας μεταξύ 1922—1939 ἐδημοσιεύθησαν, κατὰ περιόδους, ἄρθρα, μελέται καὶ πληροφορίαι περὶ τῆς σερβικῆς ζώνης, μαρτυροῦσαι τὴν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ, προπαγανδιστικὴν προέλευσίν των, πρὸς τὸν σκοπὸν διογκώσεως τῆς σημασίας ταύτης.

Περὶ τὰ μέσα τοῦ 1906 ἡ Αὐστρία, πρὸς ἄσκησιν πολιτικῆς πιέσεως ἐπὶ τῆς οἰκονομικῶς ὑποτελοῦς γείτονός της, ἐχρησιμοποίησε δραστικόν, ὡς ἐνόμιζε, μέσον ὑποταγῆς, διότι ἐκήρυξεν ἀμείλικτον ἀποκλεισμόν τῶν σερβικῶν προϊόντων ἐκ τοῦ ἐδάφους της, γνωστὸν ὑπὸ τὴν εὐθυμον ὀνομασίαν «ὁ πόλεμος τῶν χοίρων». Ὁ ἀποκλεισμός οὗτος διήρκεσεν ἐπὶ μίαν πενταετίαν, ἔνεκα τῆς ὑπερηφάνου στάσεως τῆς Σερβίας, ἀρνηθείσης, παρ' ὅλην τὴν οἰκονομικὴν ζημίαν ποῦ ὑφίστατο ἐκ τῆς καταστροφῆς τῆς παραγωγῆς της, νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὰς ταπεινωτικὰς ἀξιώσεις τῆς Αὐστρίας, διότι ἡ ἀποδοχὴ αὐτῶν θὰ τὴν μετέβαλλεν εἰς ἀπλοὺν δορυφόρον.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ τελωνειακοῦ τούτου πολέμου καὶ ἔνεκα τῆς παρατάσεώς του, ἡ Αὐστρία προέβη καὶ εἰς δύο ἄλλας ἐχθρικὰς ἐκδηλώσεις ἐναντίον τῆς Σερβίας. Ἐπωφεληθεῖσα τοῦ ἐκραγέντος, τὴν 8 Αὐγούστου 1908, Νεοτουρκικοῦ κινήματος ἐν Μακεδονίᾳ, ὑπεβοήθησε τὴν ἀνακήρυξιν τῆς Βουλγαρίας εἰς ἀνεξάρτητον βασιλείον (23 Σ/βρίου 1908) καὶ ἐν συνεχείᾳ προέβη, τῇ 7 Ὀκτωβρίου 1908, εἰς τὴν προσάρτησιν τῶν στρατιωτικῶς κατεχομένων παρ' αὐτῆς ἐπαρχιῶν τῆς Βοσνίας καὶ Ἑρζεγοβίνης, ἐφ' ὧν εἶχε βλέψεις, ἐξ ἱστορικῶν καὶ ἐθνολογικῶν λόγων, ἡ Σερβία, τὰς ὁποίας καὶ ἐπραγματοποίησε, τῷ 1919, διὰ τῆς συνθήκης τοῦ Ἀγίου Γερμανοῦ.

Αἱ δύο Αὐστριακαὶ ἐνέργειαι σκοποὺν εἶχον νὰ συσφίγξουν τὰς γερμανοαυστριακὰς σχέσεις, διότι ἔδωσαν εἰς τοὺς λαοὺς τῶν δύο τούτων Αὐτοκρατοριῶν τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι εἰς τὰς διεθνεῖς σχέσεις πᾶς τις ἔχει τόσον δίκαιον ὅσῃν καὶ δύναμιν καὶ ὅτι ἡ τόλμη δύναται νὰ θριαμβεύσῃ τῆς νομιμότητος.

Ὁ «σιδηροὺς Καγκελάριος», Βίσμαρκ, εἶχεν ἐργασθῇ ἐπιμόνως ἐνωρίτερον ἵνα καταστήσῃ τὴν Αὐστρίαν καὶ Βαλκανικὴν Δύναμιν καὶ διὰ νὰ τὴν συμφιλιώσῃ μετὰ τῆς Πρωσσίας, καὶ λησμονήσῃ οὕτω τὴν ἥτταν τῆς Σαδόβας, καὶ διὰ νὰ διανοίξῃ πρὸς ὄφελος τῆς Γερμανίας τὰς ὁδοὺς, αἵτινες ὠδήγουν πρὸς τὰς μεγάλας ἐμπορικὰς διεξόδους τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, τὴν Θεσσαλονίκην καὶ τὴν Κωνσταντινούπολιν. Ἰδοὺ διατὶ τὸ Αὐστριακὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν Βαλκανικὴν Χερσόνησον εἶχε καταστή ἑκτοτε ζωηρόν.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, δὲν ἀποτελεῖ αἶνιγμα δυσκόλου λύσεως διατὶ βραδύτερον, τῷ 1919, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν διαπραγματεύσεων μετὰ τῆς Αὐστρίας πρὸς κατάρτισιν τῆς Συνθήκης τοῦ Ἀγίου Γερμανοῦ, ὁ σερβικὸς γρόνθος ἤξιου, πει-

— 49 —

σμόνως, ὅτι ἡρνήθησαν ἐπὶ μακρὸν εἰς τὴν ἐπαιτοῦσαν χεῖρα του.

Ἡ κήρυξις ὑπὸ τῆς Αὐστρίας τοῦ τελωνειακοῦ πολέμου εὔρε τὴν Σερβίαν ἀπροετοίμαστον, δι' ὃ καὶ ἐστράφη κατ' ἀρχὰς πρὸς τὴν Βουλγαρίαν, εἰς ἣν ἐπρότεινε τελωνειακὴν ἔνωσιν με' ὑπόσχεσιν πολιτικῆς τοιαύτης — διότι ἡ πείρα ἀπέδειξεν, ὅτι ἡ στενὴ οἰκονομικὴ συνεργασία δύο συγγενῶν λαῶν εἶναι πάντοτε ἀσφαλὴς προάγγελος καὶ τῆς πολιτικῆς των συμπράξεως — καὶ μετὰ τὴν ἀπόρριψιν, Αὐστριακῇ εἰσηγήσει, τῆς προτάσεως, ἠναγκάσθη νὰ προσφύγῃ διὰ τὸ ἐμπόριόν της εἰς τὰς ὑπηρεσίας τοῦ λιμένος τῆς Μακεδονικῆς πρωτευούσης.

Οἱ Σέρβοι ἔμαθαν ταχέως τὰ μαθήματα, ἅτινα τοὺς ἐδίδαξαν αἱ τότε δυσχερεῖαι.

Ἀλλὰ καὶ αἱ Τουρκικαὶ Ἀρχαί, αἵτινες ἐδείχθησαν ἀρχικῶς πρόθυμοι νὰ διευκολύνουν τὸ σερβικὸν ἐμπόριον, λόγῳ τῶν ἀνωτέρω Αὐστριακῶν ἐνεργειῶν εἰς βάρος τῆς Ὑψηλῆς Πύλης, βραδύτερον παρενέβαλον προσκόμματα εἴτε κατὰ τὴν μεταφορὰν του διὰ τῆς Τουρκικῆς σιδηροδρομικῆς ὁδοῦ, εἴτε κατὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν ἐν τῷ λιμένι τῆς Θεσσαλονίκης καὶ καθίστων, ἐνίοτε, προβληματικὴν τὴν ἀφίξιν αὐτοῦ εἰς τὸν προορισμόν. Παρὰ τὰς δυσχερεῖας ταύτας αἱ σερβικαὶ ἐξαγωγαὶ ἐκ τοῦ λιμένος τούτου ἠῤῥξανον συνεχῶς διὰ νὰ φθάσουν, τῷ 1911, εἰς 8179 βαγόνια πλήρη γεωργικῶν προϊόντων καὶ 2657 βαγόνια με' ζῶα, ἐξ ὧν 34.000 βόες, 14.000 αἰγοπρόβατα καὶ 2.100 χοῖροι. Τὰ ἐμπορεύματα δὲ ταῦτα προωρίζοντο δι' Ἱταλίαν, Γερμανίαν, Αἴγυπτον, Ἑλλάδα κ.τ.λ.

Ἡ Ἑλλάς, ἅμα τῇ ἀπελευθερώσει τῆς Θεσσαλονίκης, ἡσθάνθη ὀλόκληρον τὸ βᾶρος τῆς διεθνοῦς σημασίας τοῦ λιμένος αὐτῆς, διότι ἐγνώριζεν ὅτι ἀπετέλει οὐ μόνον τὸ ἐπίνειον μεγάλου τμήματος τῆς βαλκανικῆς χερσονήσου, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐνδεδειγμένην ἐμπορικὴν διέξοδον τῆς ἐξικνουμένης μέχρι τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης φυσικῆς ἐνδοχώρας του. Καὶ διὰ νὰ δανείσῃ τὰς θύρας τοῦ λιμένος τούτου εἰς τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον τῶν ἄνω χωρῶν, πρὸς δὲ καὶ διὰ ν' ἀφοπλίσῃ τοὺς κατηγοροῦντας αὐτὴν ὅτι θέλει νὰ μονοπωλήσῃ τὰ πάντα, χωρὶς νὰ ἔχῃ τὰ μέσα ὅπως ἐξασφαλίσῃ τὴν ζωὴν ἐνὸς τῶν μεγαλυτέρων λιμένων τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, προέβη εἰς μίαν ἥκιστα σῶφρονά πολιτικοοικονομικὴν ἐνέργειαν, τὴν ἐγκατάστασιν ἐν αὐτῷ, ἀνύπαρκτον δὲ εἰς οἶονδήποτε ἄλλον παγκό-

— 50 —

σμιον λιμένα, δύο ἐλευθέρων ζωνών διαφόρου οικονομικῆς δραστηριότητος, ἐξ ὧν ἡ πρώτη, ἐμπορικὴ μόνον, σερβικὴ, καὶ ἡ δευτέρα, ἐμποροβιομηχανικὴ, ἐλληνικὴ.

Οὐδέποτε καὶ οὐδαμοῦ ἀλλαχοῦ ἴσχυσεν ἡ ἐφαρμοζομένη ἤδη ἐν Θεσσαλονίκῃ οἰκονομικὴ ἐλευθεριότης καὶ ἀσυδοσία, ὅτι λειτουργοῦν ἐν τῷ λιμένι αὐτῆς τρία διάφορα τελωνειακὰ καθεστῶτα, ὥς θὰ ἐκτεθῇ εἰς τὸ τρίτον μέρος.

Τὸ ἱστορικὸν τῆς ἐλευθέρης σερβικῆς ζώνης, μὲ τὴν ὁποίαν καὶ θὰ ἀσχοληθῶμεν, εἶναι πλούσιον εἰς ἐκπληκτικὰς ἐναλλαγὰς, ὥς θέλει δειχθῇ ἐν τοῖς ἐπομένοις, διότι ἡ ἵδρυσις καὶ λειτουργία ταύτης ἐβασίσθησαν ἐπὶ μιᾶς ἀορίστου εἰς διατύπωσιν ἐλληνικῆς ὑποσχέσεως, καὶ κατὰ τοὺς Σέρβους δεκτικῆς ἐκάστοτε εἰς διάφορον ἐρμηνείαν, ὥς καὶ ἐπὶ διαφόρων σερβικῆς προελεύσεως προηγουμένων. Ταῦτα δὲ πάντα οἱ γείτονές μας, πλούσιοι ἐκ τῆς ἀκριβοπληρωμένης Αὐστριακῆς πείρας καὶ συνεπῶς γνωρίζοντες τί ἤθελον, ἀλλὰ καὶ διατί τὸ ἤθελον, προσήρμोजον ἐκάστοτε, ὥς ἄλλοι Προκροῦσαι, εἰς τὰ μέτρα τῆς ἐξυπηρετούσης αὐτοὺς σκοπιμότητος, ἐπάνω εἰς τὴν σαλευομένην ἄμμον τῶν περιστάσεων.

Καὶ ἀρκεῖ νὰ λεχθῇ, ὅτι Σερβικῇ ἀξιώσει συνήφθησαν, ἀλληλοδιαδόχως, ἀπὸ τοῦ 1914—1929 καὶ πρὸ πάσης ἐνάρξεως λειτουργίας τῆς ζώνης, τέσσαρες διάφοροι συμβάσεις (Ἀθηνῶν τῆς 10 Μαΐου 1914, Βελιγραδίου τῆς 10 Μαΐου 1923, Ἀθηνῶν τῆς 17 Αὐγούστου 1926 καὶ Γενεύης τῆς 17 Μαρτίου 1929) περὶ ταύτης, τροποποιούσα ἢ μεταγενεστέρα τὴν προγενεστέραν καὶ προτοῦ κἂν τεθῇ εἰς ἐφαρμογὴν ἢ τροποποιουμένη διὰ νὰ λειτουργήσῃ ἡ ζώνη καὶ διαπιστωθοῦν ἐλαττώματα, δικαιολογούντα τὴν τροποποίησιν.

Ἀλλὰ τὸ περιεργότερον, ὅτι ἅπασαι αἱ ἐπακολουθήσασαι τροποποιήσεις αὗται ἐγένοντο εἰς βάρος τῶν ἐλληνικῶν συμφερόντων, ὥς θὰ δειχθῇ ἐν τοῖς ἐπομένοις, ὅπερ σημαίνει ὅτι ἐν ᾧ ἐπολλαπλασιάζοντο εἰς βάρος μας τὰ διδάγματα τῆς πείρας, δὲν ἠῤῥξανε συγχρόνως καὶ ἡ φρόνησίς μας, κατὰ τὴν κατάρτισιν τῆς μεταγενεστέρας συμβάσεως. Οὕτω δὲ ἀφήκαμεν ἀχρησιμοποίητον τὴν ἀκριβοπληρωμένην πείραν τῶν γεγονότων.

— 51 —

**Α) Σύμβασις τῶν Ἀθηνῶν
τῆς 10 Μαΐου 1914.**

Εἰς τὸ πρωτόκολλον, κατ' ἀρχάς, τῆς ἀμυντικῆς συμμαχίας Ἑλλάδος καὶ Σερβίας, τῆς 22 Ἀπριλίου 1913, καὶ τὴν ὀριστικὴν, εἴτα, συνθήκην συμμαχίας μεταξὺ τούτων, τὴν ὑπογραφεῖσαν ἐν Θεσσαλονίκῃ, τὴν 19 Μαΐου ἰδίου ἔτους, πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ ἐκδηλωθέντος τότε Βουλγαρικοῦ κατ' αὐτῶν κινδύνου, ἀνεγράφετο, ἐν ἄρθρῳ 7 ἀμφοτέρων τῶν διπλωματικῶν τούτων ἐγγράφων, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις, καὶ ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ὁλοκληρωτικῆς περιφρουρήσεως τῶν κυριαρχικῶν αὐτῆς δικαιωμάτων, ἀνελάμβανε τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως ἐξασφαλίσῃ, διὰ χρονικὴν περίοδον πεντήκοντα ἔτων, τὴν πλήρη ἐλευθερίαν τοῦ σερβικοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου διὰ τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης, (d' assurer la pleine liberté au commerce serbe par le port de Salonique), ὡς καὶ τὴν ἀκώλυτον μεταφορὰν τούτου ἀπὸ τοῦ λιμένος εἰς τὰ Σκόπια καὶ τὸ Μοναστήριον καὶ τάνάπαλιν, διὰ τοῦ ἐλεγχόμενου παρ' αὐτῆς τμήματος τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου.

Τὸ ἄρθρον τοῦτο συνοψίζει ὁλόκληρον τὴν ἱστορίαν τῶν Ἑλληνοσερβικῶν συννενοήσεων διὰ τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης, ἡ δὲ ἐρμηνεία τῆς ἀσαφείας του, ὑπόπτου, κατὰ τοὺς Σέρβους, ἀπετέλεσε τὴν πηγὴν τῶν μετέπειτα μακρῶν διενέξεων μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν, ἵνα ἐπιβεβαιωθῇ, διὰ μίαν ἀκόμη φορὰν, ἡ ἀλήθεια μιᾶς πραγματικότητος, ὅτι δὲν ὑπάρχει μεγαλυτέρα καταπίεσις ἀπὸ ἐκείνην, ἥτις προέρχεται ἐκ τινος κειμένου καὶ δὴ ἀσαφοῦς.

Ἐν συναρτήσει πρὸς τὴν σύμβασιν ταύτην καὶ εἰς ἐκδήλωσιν τῆς ἀλληλεγγύης τῶν δύο ἐθνῶν ἐκ τῆς κοινότητος τοῦ κινδύνου, ὑπεγράφη ταῦτοχρόνως μυστικὸν πρωτόκολλον, δι' οὗ ἡ Ἑλλάς ἀνέλαβε τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως διευκολύνῃ τὴν διαμετακώμισιν, μέσῳ τοῦ ἐδάφους τῆς, τοῦ πολεμικοῦ ὕλικου, τοῦ προοριζομένου διὰ τὰς τότε πολεμικὰς ἀνάγκας τῆς συμμάχου πλέον Σερβίας.

Ἡθελήσαμεν νὰ τιμήσωμεν ὅλας τὰς ὑποχρεώσεις τῆς ἀμοιβαίας ἐκείνης ἀφοσιώσεως.

Ἡ ἀπαγόρευσις μεταφορᾶς πολεμικοῦ ὕλικου διὰ τοῦ λιμέ-

— 52 —

νος της Θεσσαλονίκης περιελήφθη καί εις την πρώτην περί σερβικής ζώνης σύμβασιν τῶν Ἀθηνῶν, τῆς 10 Μαΐου 1914, ὡς θὰ ἐκτεθῇ, ἐρρυθμίσθη δὲ ὁριστικῶς διὰ τοῦ «τελικοῦ πρωτοκόλλου» τῆς τετάρτης κατὰ σειράν συμφωνίας περί τῆς ζώνης, τῆς Γενεύης 17 Μαρτίου 1929, ἔνθα ρητῶς καθορίζεται τὸ οὐσιαστικὸν περιεχόμενον τοῦ ὅρου «σερβικὴ διαμετακόμισις καὶ ἐμπόριον διὰ Θεσσαλονίκης».

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ ἐλευθέρᾳ διαμετακόμισις πολεμικοῦ ὕλικου, ἐξαιρεθεῖσα καὶ τῆς διεθνοῦς συμβάσεως Βαρκελώνης, τῆς 10 Μαρτίου 1921, «περί διαμετακομίσεως», εἶχε καθορισθῇ, πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, ὑπὸ τοῦ συμφώνου τῆς Κοινωνίας τῶν Ἐθνῶν (Κ.Τ.Ε.) διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς ἀδίκου ἐπιθέσεως κατὰ Κράτους, μέλους ταύτης. Συνεπείᾳ δὲ τούτου, ἐὰν ἡ Σερβία ὑφίστατο ἄδικον ἐπίθεσιν ἀπὸ μέρους ἄλλου Κράτους, χωρὶς νὰ συμμορφωθῇ πρότερον τοῦτο πρὸς τὴν διαδικασίαν, ἣν ὥριζε τὸ καταστατικὸν τῆς Κ.Τ.Ε., ὅλα τὰ Κράτη, μέλη ταύτης, καὶ φυσικὰ μεταξὺ τούτων καὶ ἡ Ἑλλάς, θὰ ἔσπευδον εἰς βοήθειάν της καὶ δὲν εἶχεν ἀνάγκην εἰδικῆς συμφωνίας μετὰ τῆς χώρας μας, περί ἐξασφαλίσεως ἐλευθέρᾳ διόδου διὰ τὸ πολεμικὸν ὕλικόν της μέσῳ Θεσσαλονίκης. Ἐννοεῖται ὅτι τοῦ προνομίου τούτου θὰ ἐστερεῖτο ἡ Σερβία, ἐν ᾗ περιπτώσει ἤθελεν εὐρεθῇ πρὸς ἀντίθετον τῆς Ἑλλάδος στρατόπεδον. Ἄν, ἀντιθέτως, ἐπετίθετο ἡ Σερβία, φυσικὸν ἦτο νὰ τὴν ἀποκλείσουν πάντα τὰ Κράτη, ὅποτε καὶ ἡ Ἑλλάς δὲν θὰ ἐπέτρεπε τὴν διόδον σερβικοῦ πολεμικοῦ ὕλικου, ἀκόμη καὶ ἐὰν εἶχεν ἀναλάβει οἰανδήποτε ρητὴν ὑποχρέωσιν πρὸς αὐτήν.

Ἴδου διατὶ ὁ Ἐλευθέριος Βενιζέλος ἠρνήθη, ὡς Πρωθυπουργὸς τῆς Ἑλλάδος, νὰ ὑπογράψῃ, τῷ 1929, τὴν ζητηθεῖσαν ἐπιμόνως ὑπὸ τῆς Γιουγκοσλαβίας σύμβασιν περί ἐλευθέρᾳ διαμετακομίσεως τοῦ πολεμικοῦ ὕλικου αὐτῆς ἐκ Θεσσαλονίκης (ὅρα δηλώσεις του εἰς «Ἐλεύθερον Βῆμα» τῆς 2 Ὀκτωβρίου 1928).

Παρέμεινεν, ὅμως, ἄλυτον καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς λειτουργίας τοῦ εἰρηνευτικοῦ θεσμοῦ τῆς Γενεύης τὸ ζήτημα τοῦ χαρακτηρισμοῦ τοῦ ἐπιτιθεμένου Κράτους, ὅπερ καὶ προσφάτως ἀκόμη ἀπασχόλησε τὸν Ὀργανισμὸν Ἠνωμένων Ἐθνῶν (Ο.Η.Ε.), χωρὶς νὰ προωθηθῇ ἡ λύσις του.

Ἐκ τῆς ἀναγνώσεως τοῦ περιεχομένου τοῦ ἀρθροῦ 7 τῆς Συνθήκης συμμαχίας 1913 προκύπτει, ὅτι οὐδεμία εἰς τὴν συμ-

φωνίαν εκείνην ἐγένετο μνεία περί ἀναγνώρισεως εἰς τὴν Σερβίαν δικαιώματος ἰδρύσεως ἐλευθέρας ζώνης ἐν Θεσσαλονίκῃ, οὐδὲ ὑπῆρχε προηγούμενον ἐν Εὐρώπῃ, ἀναγνωρίζον εἰς Κράτος τι τὴν δυνατότητα ἐγκαταστάσεως ἐλευθέρας ζώνης ἐν ξένη χώρα, δυνάμενον νὰ προβληθῇ ὡς παράδειγμα πρὸς μίμησιν ἢ νὰ χρησιμεύσῃ ὡς ὑπόδειγμα πρὸς διατύπωσιν. Ἡ Σερβία ἐζήτησεν ἀπλῶς, καὶ ἡ Ἑλλάς συνήνεσε προθύμως καὶ ὑπεσχέθη ἀνεπιφυλάκτως, πλήρη διευκόλυνσιν τοῦ διερχομένου, ἀπὸ τοῦ 1906, ἐκ Θεσσαλονίκης σερβικοῦ ἐμπορίου καὶ ἰδίᾳ πρὸς ἀπαλλαγὴν τούτου ἐκ τῶν καυδιανῶν δικράνων, εἰς ἃ ἕως τότε ὑπεβάλλετο, τούτέστι τοῦ διπλοῦ τελωνειακοῦ ἐλέγχου, ἑλληνικοῦ καὶ σερβικοῦ, καὶ ὅστις συνεπήγετο ἐπιζημίους καθυστερήσεις εἰς τὴν ἔγκαιρον χρησιμοποίησίν του.

Τὴν τελευταίαν ταύτην ἐκδοχὴν ὑποστηρίζουν καὶ αὐτοὶ οἱ μνημονευθέντες ἐν ὑποσημείωσει Σέρβοι συντάκται τῶν μονογραφιῶν περί τῆς ζώνης, ἀναλύνοντες τὸν ὅρον «πλήρης ἐλευθερία τῆς σερβικῆς διαμετακομίσεως διὰ Θεσσαλονίκης», τὸν περιεχόμενον εἰς τὸ ἄρθρον 7 τῆς συμβάσεως περί συμμαχίας, διὰ τὸν ἀπλούστατον λόγον, ὅτι ἐπὶ Τουρκοκρατίας παρενεβάλλοντο αἱ δυσχερεῖαι αὗται καὶ τὰς ἐγνώριζον οἱ Σέρβοι. Ταύτας δὲ εἶχον ἐπιδιώξει ἔκτοτε νὰ ἐξαλείψουν, ὡς θὰ ἐκτεθῇ ἀμέσως κατωτέρω.

Ἡ Ἑλληνικὴ ὑπόσχεσις περί διευκολύνσεως τοῦ διερχομένου ἐκ Θεσσαλονίκης σερβικοῦ ἐμπορίου δὲν εἶχε θεωρητικὸν ἀπλῶς χαρακτήρα, οὐδὲ ἀπετέλει ὑπόσχεσιν ἄνευ ἐπιούσης, ἀλλ' ἐξωτέρικευσεν τὴν εἰλικρινῆ πρόθεσιν καὶ τὴν πρόθυμον διάθεσιν τῆς χώρας μας, ὅπως βοηθήσῃ τὴν γείτονα Ἐπικράτειαν, μεθ' ἧς συνεδέετο διὰ κοινῶν πολεμικῶν ἀγώνων καὶ κοινῶν εἰρηνικῶν συμφερόντων, εἰς μίαν κατάδηλον ἀνάγκην τῆς, πρὸς δὲ καὶ νὰ ἐξυπηρετήσῃ ταύτην εἰς μίαν φυσικὴν, ὁργανικὴν ἀνεπάρκειάν τῆς.

Διὰ τὴν διατύπωσιν τοῦ αἰτήματος περί διευκολύνσεως τοῦ ἐμπορίου τῆς, ἡ Σερβία ἐπεκαλέσθη συναφὲς ἐθνικὸν προηγούμενον. Πρὸς ἄρσιν τῶν δυσχερειῶν, ἃς κατὰ τ' ἀνωτέρω παρενέβαλλον αἱ Τουρκικαὶ ἀρχαὶ ἀπὸ τοῦ 1906—1911 εἰς τὸ διερχόμενον ἐκ Θεσσαλονίκης σερβικὸν ἐμπόριον, ἠναγκάσθη, τῷ 1911, νὰ κατέλθῃ εἰς τὴν πόλιν ταύτην ὁ Σέρβος Ὑπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου Κ. Στογιάνοβιτς — ἰθύνων νοῦς τῶν ἑλληνοσερβικῶν συνομιλιῶν περί τῆς ζώνης, γνώστης τοῦ θέματος μέχρι καὶ τῶν ἐλαχίστων λεπτομερειῶν καὶ ἐμπνευστὴς τῆς χαρα-

— 54 —

χθείσης περί τούτου σερβικής επεκτατικής πολιτικής — ἵνα διαπραγματευθῇ μετὰ τῶν Ἀρχῶν τούτων τὴν ἄρσιν τῶν δυσχερειῶν, πρὸς δὲ καὶ τὴν δυνατότητα μιᾶς εὐρυτέρας ἐμπορικῆς χρησιμοποίησεως τοῦ λιμένος. Πρὸς μείζονα δὲ ἐπιτυχίαν τοῦ δευτέρου τούτου σκοποῦ, ἐνετάλη νὰ συννενοηθῇ καὶ μετὰ τῶν ξένων προνομιούχων ἐταιριῶν (λιμένος, προκυμαιῶν, ὕδατος κλπ.), αἵτινες ἐξεμεταλλεύοντο πιεστικῶς τὸν λιμένα, ἀλλὰ καὶ τὸ διερχόμενον ἐξ αὐτῆς ἐμπόριον, ὡς κράτος ἐν κράτει, λόγῳ τῶν διομολογήσεων καὶ τῆς ἐντεῦθεν ἀσυνδοσίας, οἰκονομικῆς καὶ δικαστικῆς, ἥς ἀπήλαυν. Συνεστήθη, τότε, μικτὴ Σερβοτουρκικὴ Ἐπιτροπὴ μετὰ συμμετοχῆς ἐκπροσώπων τῶν προνομιούχων ἐταιριῶν, διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ εἴδους καὶ τῆς ἐκτάσεως τῶν ἐνδεικνυομένων παραχωρήσεων εἰς τὸ σερβικὸν ἐμπόριον. Ἡ Ἐπιτροπὴ αὕτη δὲν ἐπρόφθασε νὰ φέρῃ εἰς πέρας ὁλόκληρον τὸ ἀναληφθὲν ἔργον, διότι ἐξεργάγῃ ἀμέσως κατόπιν ὁ πρῶτος βαλκανικὸς πόλεμος, δι' ὃν ἡ Αὐστρία ἔσπευσε νὰ κατηγορήσῃ τὰ συμμαχήσαντα κατὰ τῆς Τουρκίας βαλκανικὰ κράτη, ὅτι ἀνέλαβον τὸν ἐπικίνδυνον ρόλον τῆς πυριτιδαποθήκης. Πάντως τὰ γνωσθέντα, ἐκ δημοσιευμάτων, ἀποτελέσματα τῶν ἐργασιῶν τῆς Ἐπιτροπῆς ἐκείνης δὲν ἐδικαιολογοῦν τὰ τολμηρὰ πορίσματα, εἰς ἃ κατέληξεν ἡ μικτὴ Ἑλληνο-Σερβικὴ Ἐπιτροπὴ, ἥτις κατήρτισε τὴν κατωτέρω σύμβασιν τοῦ 1914. Ἀπεναντίας, ἀπετέλουν, τὸ ὀλιγώτερον, ὀχληρὰν ὑπόμνησιν διὰ τὰ μέλη τῆς ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας.

Ἡ Σερβία ἐπωφελήθη τῆς πολυτίμου εὐκαιρίας τῶν ἑλληνο-σερβικῶν διαπραγματεύσεων 1913, περὶ συνάψεως στρατιωτικῆς συμμαχίας, ὅπως θεωρήσῃ ταύτας ὡς φυσικὴν συνέχειαν τῶν ἀρξαμένων ἐν Θεσσαλονίκῃ, τῷ 1911, Τουρκοσερβικῶν ἐμπορικῶν διαπραγματεύσεων, καὶ ἐπεδίωξε διατύπωσιν τοῦ ἄρθρου 7 τῶν ὑπογραφεισῶν κατὰ τ' ἀνωτέρω δύο στρατιωτικῶν συμβάσεων, συμφώνως πρὸς τὰς γενομένας τότε παρ' αὐτῆς ὑποδείξεις διὰ τὸ σερβικὸν διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον.

Πρόκειται, ὅμως, περὶ προηγουμένου, ὅπερ δὲν ἀπετέλεσε καλὸν οἶκον εἰς τὸ ζήτημα τῆς γενομένης ἐν συνεχείᾳ δεκτικῆς ἀρχῆς, ὡς ἀποδεικνύεται ἐκ τῆς δοθείσης εἰς ταύτην ἐπιβλαβοῦς διὰ τὴν Ἑλλάδα ἐξελιξέως.

Ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 7 προεβλέφθη ἡ συγκρότησις ἑλληνοσερβικῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὸν καταρτισμὸν θετικοῦ συστήματος μεταβάσεως ἀπὸ τῆς ὑποσχέσεως - ἰδέας εἰς τὴν πρᾶξιν, τὸν καθορισμὸν δηλονότι τῶν ὁρῶν πραγματοποιήσεως τῆς γενομένης

κατ' ἀρχὴν δεκτῆς συμφωνίας, περὶ διευκολύνσεως τοῦ σερβικοῦ ἐμπορίου.

Ἡ συσταθεῖσα μικτὴ Ἐπιτροπὴ, ἣτις ἐγκατεστάθη ἀρχικῶς ἐν Θεσσαλονίκῃ, δι' ἐπιτόπιον μελέτην τοῦ ζητήματος, κάθε ἄλλο παρὰ συνώνυμος τῆς παρελκύσεως καὶ τῆς ἀναβλητικότητος, ὡς κατὰ κανόνα συμβαίνει, ἀνεδείχθη, διότι ἐπεράτωσε τὸ ἔργον τῆς μετ' ἐκπληκτικῆς ταχύτητος. Καὶ τοῦτο, διότι ἡ σερβικὴ ἀντιπροσωπεία, ἣν κατηύθυνε ὁ Κ. Στογιάνοβιτς, προσῆλθε γνωρίζουσα τί ἀκριβῶς ἤθελε καὶ ἐφ' ὅσον γνωρίζειν σημαίνει δύνασθαι, ἐπεδίωξε, διὰ συνεχείας σκέψεως καὶ ἐνεργείας, ἀλλὰ καὶ σταθερότητος καὶ τόλμης θελήσεως, ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον ἐγνώριζε καὶ ἐπεζήτηι. Καὶ ἐπέτυχεν ἀπολύτως τοῦ σκοποῦ τῆς.

Ἀντιθέτως, τῆς ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας, ἥς ἀρχηγὸς ἦτο ὁ Γ. Ν. Κοφινᾶς, Διευθυντῆς τότε τῶν Ἐμμέσων Φόρων τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, δὲν κατέστη δυνατόν νὰ πληροφηθῶμεν τὸ πρόγραμμα τῆς σκέψεως καὶ ἐνεργείας, διότι δὲν ἀφήκεν ἄλλα ὁρατὰ ἀποτελέσματα προσπαθειῶν, εἰ μὴ ὅτι κατέστη αἰχμάλωτος τῆς συνωμοσίας τῶν ὑποθέσεων τῆς σερβικῆς ἀντιπροσωπείας.

Καὶ ἐπειδὴ ἡ ἱστορία θέλει ἀποδείξει, ἰδοὺ αὐταὶ: Κατὰ τὴν πρώτην συνεδρίασιν τῆς μικτῆς ἐπιτροπῆς ἐν Θεσσαλονίκῃ, ὁ ἀρχηγὸς τῆς σερβικῆς ἀντιπροσωπείας Κ. Στογιάνοβιτς ὑπέβαλε σχέδιον συμβάσεως, ὑπὸ τὸν μετριόφρονα τίτλον «ὁ σερβικὸς λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης», ὡς κατὰ σκόπιμον ἀντιστροφὴν τῶν τεχνικῶν ὅρων ἀπεκάλεσε τὴν ζώνην. Τὸ σχέδιον, περιέχον τὸν ἐπιδιωχθέντα καὶ βραδύτερον σερβικὸν ἀσφυκτικὸν ἐναγκαλισμὸν τῆς Θεσσαλονίκης, ἐχρησιμοποίησεν ἡ σερβικὴ ἀντιπροσωπεία ὡς Δούρειον ἵππον διὰ τὴν ἐλληνικὴν, διότι ἐγνώριζεν ὅτι δὲν ἦτο δυνατόν νὰ γίνῃ δεκτόν, ἐφ' ὅσον ἐνεφάνιζε τὴν ζώνην ὡς προέκτασιν τοῦ σερβικοῦ ἐδάφους καὶ τοῦτο ἀντέκειτο εἰς ρητὴν διάταξιν τῆς συμφωνίας 1913, περὶ ὁλοκληρωτικῆς περιφρουρήσεως τῶν ἐλληνικῶν κυριαρχικῶν δικαιωμάτων ἐκ τῆς ὑποσχεθείσης διευκολύνσεως καὶ ἄτινα ἡ Σερβία εἶχεν ἐπισήμως ὑποσχεθῆ ἵνα σεβασθῇ.

Τὴν συμφωνίαν ταύτην ἐπεκαλέσθη, πράγματι, ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία διὰ ν' ἀποκρούσῃ τὴν παραδοχὴν τοῦ προταθέντος σχεδίου.

Ἀλλὰ τὴν σερβικὴν ἐνδιέφερε τὸ ζήτημα τῆς ἀρχῆς, ὅπερ καὶ κατεῖχε τὴν πλέον ἐπιτακτικὴν θέσιν εἰς τὰς σκέψεις τῆς, καὶ ὡς τεθλιμμένος πνευματικὸς γονεὺς τοῦ ἀπορριφθέντος με-

— 56 —

γίσιτου τῆς ἐπιδιώξεώς της, ἐπεζήτησε νά συγκινήσῃ τὴν ἑλληνικὴν ἀντιπροσωπεῖαν εἰς τὴν ἐπίτευξιν τοῦ ἐλαχίστου ταύτης, τοῦτέστι τὴν Ἱδρυσιν ἐλευθέρας σερβικῆς ζώνης, ἔστω καὶ ὑπὸ ἑλληνικὴν διοίκησιν, καὶ ἐνεπιστεύθη τὴν τύχην τῆς προτάσεώς της εἰς τὴν ἐξέλιξιν τῶν γεγονότων, τὰ ὅποια ἐπίστευεν ὅτι εἶχον πλέον ὠριμάσει δι' αὐτήν. Καὶ τὰ γεγονότα ἐδικαίωσαν τὴν πρόβλεψίν της, διότι ἡ ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεῖα ἐπεβεβαίωσε τὸ ἀπόφθεγμα, ὅτι δὲν ὑπάρχει εὐκολώτερον πρᾶγμα ἀπὸ τοῦ νά μεταπείσῃ τις ἐκείνον, ὅστις εἶναι ἀποφασισμένος ἵνα μεταπεισθῇ.

Τὸ πόρισμα τῶν ἐργασιῶν τῆς μικτῆς Ἐπιτροπῆς, ὅπερ εἶχε διατυπωθῇ εἰς πρακτικὸν καὶ μονογραφηθῇ ὑπὸ τῶν μελῶν ταύτης ἐν Θεσσαλονίκῃ, ἀπετέλεσεν ὑποχρεωτικῶς τὸ περιεχόμενον τῆς συμβάσεως, ἥτις ὑπεγράφη ἐν Ἀθήναις, τῇ 10 Μαΐου 1914, ὑπὸ τῶν ὀρισθέντων πρὸς τοῦτο νομίμων ἐκπροσώπων τῶν δύο χωρῶν, τοῦ Α. Διομήδους, Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν, διὰ τὴν Ἑλλάδα, καὶ τοῦ Κ. Στογιάνοβιτς, πρώην Ὑπουργοῦ τοῦ Ἐμπορίου καὶ Ἀρχηγοῦ τῆς σερβικῆς ἀντιπροσωπείας, διὰ τὴν Σερβίαν. Ἡ ὑπογραφεῖσα σύμβασις ἔφερε τὸν τίτλον «ἑλληνοσερβικὴ σύμβασις, σχετικὴ πρὸς τὴν κατ' εὐθείαν σερβικὴν διαμετακόμισιν διὰ Θεσσαλονίκης» (Convention Gréco-Serbe, relative au transit direct Serbe par voie de Salonique).

Ἀνεξαρτήτως τοῦ ἐνθουσιασμοῦ, ὁ ὅποῖος ἀποτελεῖ, κατὰ τινα τρόπον, τὴν συνήθειαν τοῦ διπλωματικοῦ πρωτοκόλλου εἰς τὸ τέλος τῶν καρποφόρων διαπραγματεύσεων, καὶ τὸν ὅποιον δὲν παρέλειψε νά ἐξάρῃ καὶ τὸ ἐκδοθὲν ἐν προκειμένῳ ἐπίσημον ἀνακοινωθὲν, προσετίθετο περαιτέρω ἐν τούτῳ καὶ ὅτι, εἰς τὴν ἐπιτευχθεῖσαν συμφωνίαν ἡ Ἑλλάς, ἀγομένη ἀπὸ αἰσθημάτων εἰλικρινοῦς φιλίας καὶ ἀπεριορίστου ἐμπιστοσύνης πρὸς τὴν σύμμαχον ὁμορον Ἐπικράτειαν, αἰσθήματα δέ, ἅτινα ἐχαλύβδωσεν ἡ διὰ κοινῆς προσπάθειας διεξαγωγὴ τῶν νικηφόρων πολέμων κατὰ τῆς Τουρκίας καὶ Βουλγαρίας, δὲν ἐδίστασεν, ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τοῦ ἀρθροῦ 7 τῆς συμβάσεως περὶ συμμαχίας, νά δώσῃ εἰς τὴν ἀρχικὴν ὑπόσχεσίν της τὴν εὐρυτέραν δυνατὴν ἔννοιαν. Διότι, ὡς ὁμολογεῖται καὶ ὑπ' αὐτῶν τῶν Σέρβων μελετητῶν τῆς ζώνης, Βιλιμάνοβιτς (σ. 47) καὶ Ὁβράδοβιτς (σ. 34), Διευθυντοῦ τοῦ Σερβικοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου Θεσσαλονίκης, ἡ ἐγκατάστασις τῆς ζώνης ἀπεφασίσθη ἐκ πρωτοβουλίας τῆς ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας.

— 57 —

Λυπούμεθα διότι είμεθα υποχρεωμένοι νά προσθέσωμεν, ότι ή ελληνική αντιπροσωπεία έσύρθη υπό της σερβικής εις την γενομένην άποδεκτὴν λύσιν, είτε από τὸ θάρρος της άγνοίας τοῦ ειδικοῦ θέματος περί έλευθέρων ζωνών, καί δέν υπάρχει περισσότερον έπικίνδυνον από τὴν δρῶσαν άμάθειαν, είτε από ένοχον ζήλον, έφ' όσον οὔδεμία υποχρέωσις έβάρυνε πρός τοῦτο τὴν 'Ελλάδα, είτε έκ τοῦ γράμματος, είτε έκ τοῦ πνεύματος της άρχικῆς συμφωνίας, οὔδὲ υπήρχε παρόμοιον προηγούμενον έν Εὐρώπῃ πρός ένθάρρυνσίν της.

Έν τούτοις, ὡς θά σημειώσωμεν άμέσως κατωτέρω, οί συγγραφείς οὔτοι, επί τῷ σκοπῷ έξυπηρετήσεως της σερβικῆς πολιτικῆς σκοπιμότητος, έλησμόνησαν τὸ έξαρθέν καί παρ' αὐτῶν περιεχόμενον τοῦ άνωτέρω έπισήμου άνακοινωθέντος καί απέδωσαν, έκ προθέσεως, τὴν ελληνικὴν ταύτην χειρονομίαν εις αἷτια ξένα καί άσχετα πρός τὴν πραγματικότητα.

"Ας έξετάσωμεν τὸ περιεχόμενον της υπογραφείσης συμφωνίας ταύτης :

Διὰ τοῦ πρώτου άρθρου παρεχωρεῖτο έν τῷ λιμένι της Θεσσαλονίκης έκτασις, προωρισμένη διὰ τὰς άνάγκας της σερβικῆς διαμετακομίσεως, καί ἥς έκτάσεως ὁ ποσοτικός καθορισμός παρέμεινεν άόριστος.

Διὰ τοῦ δευτέρου άρθρου ὠρίζετο, ότι ή ίδρυθησομένη ζώνη θά έτέλει υπό τὴν διοίκησιν έλλήνων τελωνειακῶν υπαλλήλων καί θά διείπετο υπό τῶν ελληνικῶν νόμων καί κανονισμῶν.

Διὰ τοῦ άρθρου 4 άπηγορεύθη ρητῶς ή μεταφορά διὰ της ζώνης πολεμικοῦ ὕλικου καί ειδῶν κρατικοῦ μονοπωλίου, έφ' όσον ή άρχικὴ συμφωνία άφεώρα διευκόλυνσιν τοῦ σερβικοῦ έμπορίου, εις ὃ δέν ήδύνατο νά υπαχθῶσι τὰ είδη ταῦτα.

Διὰ τοῦ πεμπτου άρθρου προεβλέπετο, ότι αἱ άπαραίτητοι διὰ τὴν λειτουργίαν της ζώνης κτιριακαί καί λοιπαί έν αὐτῇ τεχνικαί έγκαταστάσεις, θά κατασκευάζοντο υπό τοῦ ελληνικοῦ κράτους καί θά έξεμισθοῦντο υπό τούτου εις τὸ σερβικόν.

Περαιτέρω ή σύμβασις περιείχεν, έν άρθρῳ 8, διαφύλαξιν τῶν σερβικῶν συμφερόντων έξ ένδεχομένης δημιουργίας έλευθέρας ελληνικῆς ζώνης έν τῷ λιμένι Θεσσαλονίκης καί τέλος παρείχετο εις ταῦτα, διὰ τοῦ άρθρου 9, ή έξασφάλισις έφαρμογῆς της ρήτρας τοῦ μάλλον εὐνοουμένου Κράτους, έξ ένδεχομένης πλεονεκτικῆς διαθέσεως της δραστηριότητος της ίδρυθησομένης ελληνικῆς ζώνης υπέρ τρίτης χώρας.

— 58 —

Ἡ προσθήκη τῆς ρήτρας, ὡς γνωστόν, διευκολύνει τὴν ἐπέκτασιν, αὐτομάτως, τῆς μεταξύ δύο ἔθνων συμφωνίας καὶ εἰς σειρὰν ἄλλων, μὴ συμμετεχόντων ἀρχικῶς ταύτης. Ἀλλὰ τὸ σύστημα αὐτό, ὅπερ ἐφηρμόζετο καθολικῶς μέχρι τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου, παρέχεται ἤδη μετὰ μεγίστης φειδοῦς, διότι ἐν τῇ πράξει καταλήγει εἰς ἀπροσδόκητα καὶ ἐνίοτε ἐπιζήμια ἀποτελέσματα.

Οὕτως οἱ Σέρβοι ἐμονοπώλησαν ἐκ τῆς συναφθείσης συμφωνίας τὰ πλεονεκτήματα καὶ ἅτινα ὑπερέβησαν οὐσιωδῶς τὰ ἀρχικῶς συμφωνηθέντα.

Κατὰ κανόνα, αἱ συμβάσεις στηρίζονται ἐπὶ τῶν θεμελίων τῶν συμφερόντων ἀμφοτέρων τῶν συμβαλλομένων Ἐθνῶν. Ἀλλὰ δὲν ἀποτελοῦν πάντοτε μαθηματικὴν ἐξίσωσιν, ὥστε τὰ ἀνταλλάγματα νὰ ἐξισοῦνται ἀπολύτως. Οὐδεὶς, ἐν τούτοις, λόγος συντρέχει ἵνα μία χώρα, καὶ δὴ μικρὰ καὶ πτωχὴ, προβαίῃ εἰς δωρεὰν πρὸς ἄλλην καὶ μάλιστα εἰς βάρος οὐσιωδῶν συμφερόντων αὐτῆς, ὡς συνέβη ἐν προκειμένῳ διὰ τὴν Ἑλλάδα.

Ἡ ἀπροσδόκητος αὕτη ἑλληνικὴ παραχώρησις - ὀλίσθημα, ἐθεωρήθη ὡς σερβικὴ κατάκτησις καὶ ἐχρησίμευσεν ὡς δικαιολογία, ὑπὸ τῶν αἰχμαλῶτων πλέον τῆς κατακτήσεως ταύτης Σέρβων, ἵνα διὰ τῶν μετέπειτα διαδοχικῶν ἀξιώσεων ἐπιδιώξουν κατοχὴν τοῦ μέλλοντος τῆς Θεσσαλονίκης.

Καὶ χαρακτηρίζομεν ὡς ὀλίσθημα τὴν γενομένην παραχώρησιν, διότι ἐν ᾧ ἐγνώριζεν ἡ ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεῖα, ὅτι ἐπέκειτο ἡ ἴδρυσις τῆς ἐλευθέρας ἑλληνικῆς ζώνης, ὡς προκύπτει ἐκ τοῦ ἄρθρου 8 τῆς συμβάσεως καὶ θὰ ἐκτεθῇ λεπτομερέστερον εἰς τὸ τρίτον μέρος, ἥτις καὶ ἐπραγματοποιήθη εὐθὺς ἀμέσως διὰ τοῦ νόμου 390 τῆς 17 Δεκεμβρίου 1914, ἀπέβαιναν ἀκατανόητος ἡ εἰσηγήσει αὐτῆς δημιουργία τοῦ ἰδιοτύπου, καθ' ὃ ἀνυπάρκτου εἰς οἰονδήποτε ἄλλον Εὐρωπαϊκὸν λιμένα, σερβικοῦ κατασκευάσματος, ἐφ' ὅσον ἡ ἑλληνικὴ ζώνη, ηὔξημένης μάλιστα οἰκονομικῆς δραστηριότητος, καθ' ὃ ἐμποροβιομηχανικὴ, ἱκανοποιεῖ πληρέστερον τὰς ἀνάγκας τοῦ σερβικοῦ ἐμπορίου, ὡς ἀπέδειξεν ἡ μέχρι τοῦδε πρακτικὴ.

Ἀλλως τε ἡ Ἑλλὰς δὲν ὑπέιχε μείζονα συμβατικὴν ὑποχρέωσιν ἔναντι τῆς Σερβίας, διότι ὑπεσχέθη διευκόλυνσιν τοῦ ἐμπορίου τῆς, αὕτη δὲ θὰ ἐπετυγχάνετο πληρέστερον διὰ τῆς ἑλληνικῆς ζώνης, ἀνοικτῆς, ὡς ἐξετέθη ἐν τῷ πρώτῳ μέρει, εἰς τὸ ἐμπόριον ὅλων τῶν Κρατῶν τῆς εὐρυτάτης ἐνδοχώρας τῆς.

Φυσικὸν δὲ εἶναι, ἐκεῖνο τὸ ὁποῖον θὰ παρεχωρεῖτο εἰς

— 59 —

πάντα τὰ λοιπὰ Κράτη, νὰ ἐξεχωρεῖτο, κατὰ μείζονα λόγον, εἰς τὸ Κράτος, πρὸς τὸ ὁποῖον εἶχε δοθῇ ἡ συμβατική ὑπόσχεσις περὶ ἐξασφαλίσεως πλήρους ἐλευθερίας εἰς τὸ ἐμπόριόν του καὶ ὕπερ μάλιστα ἐνεφανίζετο ὡς τὸ δυνάμενον νὰ τροφοδοτήσῃ τὴν δραστηριότητα τῆς ζώνης διὰ τοῦ μεγαλυτέρου διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου μεταξὺ τῶν ἐνδεχομένων πελατῶν τῆς ἐλληνικῆς ζώνης.

Ἀντιθέτως, ἡ σερβικὴ ἀντιπροσωπεῖα ἐπρονόησεν ἵνα ἐξασφαλίσῃ τὰ συμφέροντα τῆς ἐθνικῆς τῆς ζώνης ἐκ τῆς ἐπικειμένης πραγματοποιήσεως τοῦ ἐνδεχομένου τούτου.

Ἀλλὰ καὶ περαιτέρω, ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεῖα οὐδεμίαν συνήντησε σκιάν ἀνησυχίας ἐκ τοῦ ἀναποφεύκτου ἀνταγωνισμοῦ τῶν δύο ζωνῶν εἰς τὸν αὐτὸν λιμένα καὶ ὃν κίνδυνον ἠναγκάσθη, προτοῦ ἀκόμη ἐκδηλωθῇ ἐν τῇ πράξει, νὰ ρυθμίσῃ βραδύτερον ἢ δευτέρα κατὰ χρονολογικὴν σειρὰν σύμβασιν περὶ τῆς σερβικῆς ζώνης, Βελιγραδίου τῆς 10 Μαΐου 1923.

Ἴδου διατὶ ἦτο διάχυτος τότε εἰς τὴν ἐλληνικὴν ἀτμόσφαιραν ἡ ἀνησυχία ἐκ τῆς δημιουργηθείσης καταστάσεως, λόγῳ τῆς θυσίας ζωτικῶν συμφερόντων καὶ ἀπεμπολήσεως κυριαρχικῶν δικαιωμάτων. Ἦτο τὸ εἶδος τῆς γενομένης παραχωρήσεως, ὕπερ ἀπεκάλυπτε τὴν ἐλληνικὴν ἀδυναμίαν, ὡς ἐνεφανίσθη αὕτη ἐν συνεχείᾳ ἀπὸ τὰς προθέσεις τῶν Σέρβων, γυμνάς μάλιστα ἀπὸ κάθε στόλισμα.

Κατόπιν τούτου ὥς μᾶς συγχωρηθῇ νὰ προσθέσωμεν, ὅτι τὸ ἐθνικῶς ἐπιζήμιον ὀλισθημα ἐκείνο τῆς ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπεῖας εἶναι λίαν διδακτικὸν διὰ τοὺς ἐπιλαμβανομένους μετ' ἀφελοῦς προχειρότητος ζητημάτων, ἅτινα διὰ τὸ μέγεθος καὶ τὸ πολυσύνθετον αὐτῶν ἀπαιτοῦν τὴν μᾶλλον περισκεμμένην διαχείρισιν. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ πρᾶξις τῆς ἐκείνη δὲν πρέπει ν' ἀπολύσῃ τοῦλάχιστον τοῦ εὐεργετήματος τῆς ἀτιμωρησίας τῆς σιωπῆς.

Βραδύτερον, ὑπῆρξαν Σέρβοι ἐπίσημοι, ὡς εἶναι ὁ ἐπὶ μακρὰν σειρὰν ἐτῶν ἀντιπροσωπεύσας ἐν Ἑλλάδι τὴν Γιουγκοσλαβίαν, ὡς Πρεσβευτὴς, Μπαλοϋχταϊτς, εἰς συνέντευξίν του, κατὰ Μάϊον 1924, πρὸς τὸν ἀπεσταλμένον τῆς Σερβικῆς ἐφημερίδος «Πολίτικα», ἀναδημοσιευομένην δὲ εἰς τὴν μελέτην τοῦ Ὁβράδοβιτς, ὡς καὶ ἀνεπίσημοι, οἱ εἶναι οἱ κατὰ τ' ἀνωτέρω συγγραφεῖς τῶν δύο μονογραφιῶν περὶ τῆς σερβικῆς ζώνης, Βιλιμάνοβιτς καὶ Ὁβράδοβιτς, οἵτινες παραμερίσαντες τὸ

— 60 —

έξαρθέν καί παρ' αὐτῶν κατὰ τ' ἀνωτέρω ἐπίσημον ἀνακοινωθέν ἐπὶ τῇ ὑπογραφῇ τῆς συμφωνίας τοῦ 1914, ἰσχυρίσθησαν ὅτι ἡ ἴδρυσις τῆς ζώνης δὲν ὀφείλεται εἰς ἐλληνικὴν ἐλευθερίτητα, οὐδ' ἀπετέλει ἐκδήλωσιν φιλικῆς παραχώρησεως, ἀλλὰ τὴν ἐκπλήρωσιν ὑποχρεώσεως, διότι συνίστα τὸ τίμημα ἀνοχῆς ἢ τὸ πραγματικὸν ἀντάλλαγμα τῆς γενομένης ὑπὸ τῆς Σερβίας ἀναγνωρίσεως τῆς ἐλληνικῆς κατοχῆς ἐπὶ τῆς Θεσσαλονίκης, κατ' ἀρχάς, καὶ τῆς κυριαρχίας ἐπὶ ταύτης, βραδύτερον.

Ἡ δῆλωσις αὕτη, μὲ τὴν διαφανῆ πρόθεσιν τῆς καὶ τὴν σκαιότητα τῆς ἐκφράσεως, ἐθεωρήθη ὡς ἡ πλέον ἀφιλόφρων καὶ ἐχθρική ἐκδήλωσις.

Τὸ ἐπιχείρημα τοῦτο ἰσχυρίσθησαν οἱ Σέρβοι, ὅτι ἦντλησαν ἐκ τοῦ ἄρθρου 7 τῆς ἀμυντικῆς συμμαχίας 1913. Εἰς τὴν παρερμηνείαν τούτου ἐνδέχεται νὰ ἔφθασαν ἐξ ἐνὸς ἄλλου σερβικοῦ προηγουμένου, τῆς συμβάσεως τῆς Ρώμης τῆς 27 Ἰανουαρίου 1924, τῆς ὑπογραφείσης μεταξὺ Ἰταλίας καὶ Γιουγκοσλαβίας, ἐξ ἀφορμῆς τῆς πόλεως τοῦ Φιοῦμε. Διὰ ταύτης ἡ Γιουγκοσλαβία ἐπέτυχε παραχώρησιν εἰδικῆς μεταχειρίσεως ἐν τῇ ἐλευθέρᾳ ζώνῃ τοῦ Φιοῦμε, οὐχὶ φυσικὰ ὑπὸ μορφήν ζώνης, εἰς ἀντάλλαγμα τῆς γενομένης παρ' αὐτῆς ἀναγνωρίσεως τῆς Ἰταλικῆς κυριαρχίας ἐπὶ τῆς ἄνω πόλεως, ὡς θέλει ἐκτεθεῖ εἰς τὸ τρίτον μέρος. Ἀλλ' εἰς τὴν περίπτωσιν ἐκείνην ὑπῆρξεν ἀμφοτεροβαρὴς σύμβασις μεταξὺ τῶν δύο Κρατῶν, καθορίζουσα τὰ ἐκατέρωθεν δικαιώματα καὶ τὰς ἀμοιβαίας ὑποχρεώσεις. Διότι κατόπιν τῆς ἐπιτυχίας τοῦ κινήματος τοῦ Ντ' Ἀννούντσιος, ὅστις τὸν Σίβριον τοῦ 1919 κατέλαβε τὸ Φιοῦμε, παρὰ τὰς ἀντιρρήσεις τῶν Συμμάχων Δυνάμεων καὶ τῆς Ἰταλικῆς Κυβερνήσεως, ἵνα σώσῃ τοῦτο διὰ τὴν Ἰταλίαν, παρητήθη ἡ Γιουγκοσλαβία παντὸς δικαιώματος κυριαρχίας ἐπὶ τῆς ἄνω πόλεως, ἥτις οὕτως ἠνῶθη ὀριστικῶς μετὰ τῆς Ἰταλίας. Αὕτη δὲ εἰς ἀντάλλαγμα παρεχώρησεν εἰς τὸ γιουγκοσλαβικὸν ἐμπόριον, τὸ διερχόμενον ἐκ τοῦ λιμένος τῆς πόλεως, εἰδικὴν μεταχείρισιν ἐντὸς τῆς ἐλευθέρᾳς Ἰταλικῆς ζώνης.

Τοιαύτην διμερῆ, ἐλληνοσερβικὴν συμφωνίαν, περὶ ἀναγνωρίσεως τῆς ἐλληνικῆς κυριαρχίας ἐπὶ τῆς Θεσσαλονίκης, δὲν δύναται νὰ ἐπικαλεσθῇ ἡ Σερβία διὰ τὴν ἀξίωσιν ἀντάλλαγμα εἰς τὸν λιμένα αὐτῆς, διὰ τὸν ἀπλούστατον λόγον, ὅτι ἡ παραχώρησις ταύτης εἰς τὴν Ἑλλάδα ἐπεδικάσθη διὰ τῶν Συνθηκῶν περὶ εἰρήνης, τοῦ Λονδίνου τῆς 17 Μαΐου 1913 καὶ τοῦ Βου-

— 61 —

κουρεστίου της 28 'Ιουλίου 1913, αΐτινες συνήφθησαν μετά την λήξιν των Βαλκανικών πολέμων καὶ δι' ὧν συνθηκῶν ἀνεγνωρίσθησαν ἐπίσης καὶ αἱ ἐδαφικαὶ ἀξιώσεις της Σερβίας εἰς βάρος της Τουρκίας ἐπίσης καὶ της Βουλγαρίας.

Ἡ σύμβασις Ἀθηνῶν, της 10 Μαΐου 1914, ἥτις ἀπετελέσθη ἐξ 11 ἄρθρων καὶ 4 κυρίων πρωτοκόλλων, ἅτινα περιεῖχον τὰς λεπτομερείας της ὁργανώσεως τῶν διαφόρων ὑπηρεσιῶν ἐντὸς της ζώνης, ἐπὶ σκοπῷ διευκολύνσεως τοῦ σερβικοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, δὲν ἐπρόφθασε νὰ ἐπικυρωθῇ ὑπὸ της Ἑλληνικῆς Βουλῆς, διὰ ν' ἀρχίσῃ ἡ ἐκτέλεσίς της, διότι τὴν 29 'Ιουλίου 1914 ἐξεργράγη ὁ πρῶτος παγκόσμιος πόλεμος, ἐξ ἀφορμῆς της λαβούσης χώραν, τὴν 28 'Ιουνίου, δολοφονίας, ἐν Σεραγέβῳ, τοῦ Ἀρχιδουκὸς της Αὐστρίας Φερδινάνδου καὶ της συζύγου του, ὑπὸ τοῦ Σέρβου Πρίντσιπ, καὶ ἐπηκολούθησεν ἡ κατάληψις ὁλοκλήρου, σχεδόν, της Σερβίας ὑπὸ τοῦ Γερμανο-αυστριακοῦ στρατοῦ.

Οἱ Σέρβοι κινούμενοι ἀπὸ φιλομεμψοίμιρον διάθεσιν, ἐχαρακτήρισαν τὴν καθυστέρησιν της ἐπικυρώσεως ὡς σκόπιμον ὑπεκφυγὴν καὶ ἀπέδωσαν ταύτην, ἀδίκως, εἰς Αὐστριακὴν ὑπόδειξιν, διότι δεδικαιολογημένως εἶχον ἀποδώσει ἐνωρίτερον εἰς Αὐστριακὴν ἐνέργειαν τὸν προηγηθέντα ἀποκλεισμόν της χώρας τῶν ἐκ της Ἀδριατικῆς θαλάσσης, διὰ της συνθήκης τοῦ Βουκουρεστίου, ὡς καὶ τὴν ἐπιτευχθεῖσαν πολιτικὴν χειραφέτησιν της Ἀλβανίας εἰς αὐτόνομον Κράτος καὶ δὴ ὑπὸ Γερμανὸν ἡγεμόνα.

Ὑπῆρξε, πράγματι, Αὐστριακὴ ὑπόδειξις πρὸς τὴν ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν, ἀλλ' ἐπὶ σκοπῷ περιορισμοῦ τῶν παραχωρηθέντων διὰ της συμβάσεως 10 Μαΐου 1914 ὑπερόγκων πλεονεκτημάτων, ὡς τὰ ἐχαρακτήρισεν, ἐναντι τῶν πραγματικῶν ἀναγκῶν τοῦ σερβικοῦ ἐμπορίου, ὡς καὶ σαφῆς ὑπαινιγμὸς περὶ μελλοντικῆς ἐπιφυλάξεως της δι' ἐλευθέραν Αὐστριακὴν ζώνην ἐν τῷ λιμένι της Θεσσαλονίκης, βάσει της ρήτηρας τοῦ μᾶλλον εὐνοουμένου Κράτους, ἥτις ἐρρύθμιζεν, εἰς τὴν ἰσχύουσαν τότε ἑλληνοαυστριακὴν ἐμπορικὴν σύμβασιν, τὰ ἀναγνωριζόμενα ὑπὲρ τρίτων πλεονεκτήματα, τὴν ἀνισότητά τοῦτέστι μεταχειρίσεως. Ὁ ὑπαινιγμὸς ἐκεῖνος δὲν ἐπρόφθασε νὰ λάβῃ συγκεκριμένον σχῆμα, λόγῳ τοῦ ἀρξαμένου παγκοσμίου πολέμου. Μεταπολεμικῶς, ὁ ἐκ της ρήτηρας ταύτης συναφῆς κίνδυνος ἐξέλιπε, βάσει τοῦ ἄρθρου 15 της διεθνοῦς συμβάσεως της Γε-

— 62 —

νεύς 9 Δεκεμβρίου 1923 «περί διεθνούς καθεστώτος τών θαλασσίων λιμένων», ὅπερ ἐξήρесе, τῆς καθιερουμένης παρ' αὐτῆς ἰσότητος μεταχειρίσεως εἰς τοὺς παγκοσμίους λιμένας τών πάσης ἐθνικότητος πλοίων καὶ φορτίων, τὰς εἰδικὰς συμφωνίας, τὰς διευκολυνούσας τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον μεταξὺ τών Κρατῶν, μελῶν τῆς Κ.Τ.Ε.

Ἡ σύμβασις τῆς 10 Μαΐου 1914, ὑπῆρξεν ἡ πρώτη ἐν Εὐρώπῃ τοῦ εἴδους τῆς γενομένης παραχωρήσεως, ἐξ οὗ καὶ ὁ ἰσχυρισμὸς ξένων παρατηρητῶν, ὅτι ἡ περιεχομένη ἐν αὐτῇ ἰδέα, τῆς διευκολύνσεως τοῦ σερβικοῦ ἐμπορίου εἰς βάρος τῆς Ἑλλάδος, ἐνέπνευσεν, ἐν πολλοῖς, μετὰ τὴν καταχώρισιν τῆς συμφωνίας εἰς τὴν Γραμματείαν τῆς Κ.Τ.Ε., τοὺς συντάκτας τῆς Συνθήκης τῶν Βερσαλλιών εἰς τὴν διατύπωσιν τῶν ἄρθρων 104 καὶ 363 ταύτης, περὶ χρησιμοποίησεως τῶν γερμανικῶν λιμένων, τοῦ Δάντζιγκ ὑπὸ τῆς Πολωνίας καὶ τοῦ Ἀμβούργου ὑπὸ τῆς Τσεχοσλοβακίας, χωρῶν στερουμένων πνεύμονος καὶ πρὸς τὴν θάλασσαν, διὰ τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον αὐτῶν.

***Β) Σύμβασις τοῦ Βελιγραδίου
τῆς 10 Μαΐου 1923.***

Διὰ τῶν συνθηκῶν περὶ εἰρήνης, αἵτινες ἐρρύθμισαν τὰς πάσης φύσεως πολιτικὰς καὶ οἰκονομικὰς συνεπείας τῶν ἐπολέμων τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου, διελύθη ἡ Δυναδικὴ Μοναρχία καὶ ἰδρύθησαν τὰ ἐξ αὐτῆς ἀποχωρισθέντα Κράτη τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, ἥτοι ἡ Αὐστρία, ἡ Οὐγγαρία, ἡ Τσεχοσλοβακία, ἐν μέρει ἡ Πολωνία καὶ ἡ Γιουγκοσλαβία. Ἡ Σερβία διὰ τῶν Συνθηκῶν, Ἀγίου Γερμανοῦ τῆς 10 Σεβρίου 1919 μετὰ τῆς Αὐστρίας, Τριανόν τῆς 4 Ἰουνίου 1920 μετὰ τῆς Οὐγγαρίας καὶ Νεϊγὺ τῆς 27 Νοβρίου 1919 μετὰ τῆς Βουλγαρίας, προσήρτησε πλούσια καὶ πυκνοκατοικημένα ἐδάφη τῶν τριῶν τέως ἐχθρικών τούτων χωρῶν.

Ἐκ τῶν νεοϊδρυθέντων ἀνωτέρω Κρατῶν, τὰ τέσσαρα πρῶτα ἐστερήθησαν φυσικῆς διεξόδου πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ διὰ τῶν Συνθηκῶν περὶ εἰρήνης Βερσαλλιών καὶ Ἀγίου Γερμανοῦ ἐπεδιώχθη νὰ τοῖς ἐξασφαλισθῇ πλάσματικὴ τοιαύτη, ὥς θὰ ἐκτεθῇ κατωτέρω. Ἀντιθέτως, εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν παρεσχέθη, δαψιλῶς, ἡ τόσον ἐπιθυμητὴ ἀλλὰ καὶ ἱκανοποιούσα

— 63 —

τὸν νόμον τῆς φυσικῆς ἀναγκαιότητός της ἔξοδος πρὸς τὴν Ἀδριατικὴν θάλασσαν, ἐπὶ μήκους τότε ἀκτῆς πλέον τῶν 1571 χιλιομέτρων, ἐφωδιασμένης δὲ διὰ πολλῶν λιμένων, φυσικῶν καὶ τεχνητῶν.

Καίτοι ἐξέλιπε πλέον, ἀμετακλήτως, διὰ τὴν Σερβίαν καὶ ὁ Αὐστριακὸς ἐφιάλτης καὶ ἡ προπολεμικὴ ὀργανικὴ δυσχέρεια τῆς ἐλευθέρως ἀναπτύξεως τοῦ διαμετακομιστικοῦ της ἐμπορίου, ἐφ' ὅσον ἀπέκτησε μεταπολεμικῶς ἰδίαν φυσικὴν διέξοδον πρὸς τὴν Ἀδριατικὴν θάλασσαν, ἀντὶ τῆς πλασματικῆς τοιαύτης μέσφ' Θεσσαλονίκης, καὶ συνεπῶς ἐπεβάλλετο ἡ καταγγελία τῆς οὐδέποτε τεθείσης ἐν ἰσχύϊ συμβάσεως Ἀθηνῶν, τῆς 10 Μαΐου 1914, ἐν τούτοις ἡ Ἑλλάς, κινουμένη ἀπὸ ὑπερβολικὴν εὐθιξίαν περὶ τηρήσεως τῶν ὑπεσχημένων καὶ διαφυλάξεως τῶν συμπεφωνημένων, ἐδήλωσε, κατὰ Νοέμβριον 1922, πρὸς τὴν Σερβίαν, ὅτι ἦτο πρόθυμος νὰ ἐκτελέσῃ τὴν ἐκκρεμοῦσαν συμφωνίαν, μολονότι δὲν εἶχε κυρωθῇ αὕτη νομοθετικῶς ἐν Ἑλλάδι καὶ ἐν Σερβίᾳ.

Τὸ περίεργον εἶναι, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις δὲν ἐπερίμενε κἄν ὄχλησιν πρὸς τοῦτο τῆς ἐνδιαφερομένης Πολιτείας, ἀλλ' ὅπως αὐτοπροαιρέτως προέβη εἰς τὴν ἥκιστα ἐκτιμηθεῖσαν ὑπὸ ταύτης χειρονομίαν.

Ἡ φιλικὴ αὕτη δῆλωσις δὲν ἐνεθουσίασε τὴν γείτονα Ἐπικράτειαν, ἥτις ἐπωφελουμένη τῆς διπλωματικῆς ἀπομονώσεως, εἰς ἣν ἐτέλει ἡ τότε Ἐπαναστατικὴ Κυβέρνησις τῆς χώρας μας, καὶ ἐκμεταλλευομένη τὴν δυσχερῆ θέσιν, εἰς ἣν εὕρισκετο ἡ Ἑλλάς, ἀγωνιζομένη ἐν Λωζάννῃ νὰ μετριάσῃ τὰς ὑπερβολικὰς ἀξιώσεις τοῦ Τούρκου νικητοῦ τοῦ Μικρασιατικοῦ πολέμου, μεθ' οὗ μάλιστα δὲν εἶχε συνάψει ἀκόμη καὶ ἡ συνεμπόλεμος Σερβία εἰρήνην; ἡρνήθη νὰ δεχθῇ τὴν ὑπομνησθεῖσαν ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος σύμβασιν Ἀθηνῶν τῆς 10 Μαΐου 1914, ὡς μὴ ἱκανοποιοῦσαν τὰς προγραμματισμένας βλέψεις της. Πάντως δὲν εἶχεν ἀκόμη ἀποφασίσει τί θὰ ἐξέλεγεν ὡς πρόσφορον ἀφορμὴν διὰ τὴν προσεχῆ ἐνέργειάν της· ἀλλ' ἐκ τῆς πρώτης ἐπαφῆς ἐφαίνοντο τὰ ἐμπόδια μεγαλύτερα ἀπὸ τὰς προσδοκίας ἀμέσου ἐπιτεύξεως συμφωνίας, ὡς πρὸς τὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως.

Ἄλλως τε ἡ ἐπιτυχὴς ἐξέλιξις τοῦ παρελθόντος ἀπετέλει διὰ τοὺς Σέρβους τὸν προσεκτικὸν ὁδηγὸν τοῦ παρόντος.

Οὕτως ἤρχισεν ἡ διατύπωσις τῶν πρώτων ἀορίστων Σερβι-

-- 64 --

κων παραπόνων και αξιώσεων πρὸς ἱκανοποίησιν αὐτῶν και ἥτις διατύπωσης τοσαύτην ἐξέλιξιν ἔλαβε βραδύτερον.

Παρέστη, λοιπόν, ἀνάγκη ν' ἀρχίσῃ συστηματικὴ προεργασία δι' εἰλικρινοῦς θέσεως καὶ συζητήσεως τῶν ζητημάτων, εἰς ἣν ἐπεδόθη ἡ χώρα μας, λόγω τῆς ἐκτεθείσης μειονεκτικῆς θέσεώς της. Ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις ἐζήτησεν ἀπὸ τὴν Σερβικὴν, νὰ ἐξετάσουν ψυχραίμως τὴν κατάστασιν τῶν σχέσεων τῶν, ὡς συμμάχων, νὰ μελετήσουν δὲ ἀπὸ κοινοῦ τὰ σημεῖα, ἅτινα προεκάλλουν τὰς ἀγνώστους ἕως τότε διενέξεις, ἐφόσον ἡ συμφωνία παρέμενεν ἄπνους εἰς τὸν χάρτην, καὶ ἐδημιούργουν κατὰ τοὺς Σέρβους τὰς προστριβάς, πρὸς δὲ νὰ ἐρευνήσουν κατὰ πόσον θὰ ἦτο δυνατόν νὰ ἐκλείψουν ὀριστικῶς ταῦτα ἢ τοῦλάχιστον νὰ παύσουν παρέχοντα τὰς ἀγνώστους δι' αὐτὴν ἀφορμὰς διαστάσεων.

Οὕτως ἤρχισαν νέαι διαπραγματεύσεις. Ἡ διεύθυνσις τούτων ἀνετέθη καὶ πάλιν εἰς τὸν Γ. Ν. Κοφινᾶν, Ὑπουργὸν τότε τῶν Οἰκονομικῶν, ὡς γνώστην τοῦ θέματος ἀπὸ τῶν συμφωνιῶν τοῦ 1914, ὅστις ἀπεδέχθη καὶ ἀνέλαβε τὴν ἀρχηγίαν τῆς ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας. Ἡ πρωτοβουλία, ὅμως, τῶν συνομιλιῶν, ἢ κύρωσις τῶν συμφωνιῶν καὶ ἡ ἐκτέλεσις τούτων, ἥτις ἀνῆκε πρότερον εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν, ὡς καθ' ὕλην ἀρμόδιον, περιῆλθεν ἐφεξῆς εἰς τὴν ἀποκλειστικὴν ἀρμοδιότητα τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν, ἐπὶ τῇ δικαιολογίᾳ ὅτι πρόκειται περὶ ζητήματος περισσότερον πολιτικοῦ καὶ ὀλιγώτερον τεχνικοῦ. Ἀλλὰ καὶ αἱ ἐμπορικαὶ συμβάσεις μετὰ τῶν ξένων Κρατῶν, μολονότι ἐνέχουν καὶ πολιτικὴν σημασίαν, δὲν παύουν νὰ κατευθύνωνται ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου, πρὸς πληρεστέραν διαφύλαξιν τῶν ἐλληνικῶν συμφερόντων.

Ἐν προκειμένῳ, τὴν διεύθυνσιν ὄχι μόνον τῶν συνομιλιῶν, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν συμφωνιῶν, ἔδει ν' ἀναλάβῃ τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν, ὅπερ παντοῦ, ὅπου λειτουργοὺν ἐλεύθεραι ζῶναι ἀσκεῖ τὴν Κρατικὴν ἐποπτείαν. Εἰς δὲ τὰς διαπραγματεύσεις ἔπρεπε νὰ συμμετέχουν, ipso jure, καὶ ἀντιπρόσωποι τῶν λοιπῶν Ὑπουργείων, ὧν αἱ ἀρμοδιότητες εἶναι συναφεῖς πρὸς τὰς λειτουργούσας ἐν τῇ σερβικῇ ζώνῃ ὑπηρεσίας, οἷαι εἶναι, τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τῶν Συγκοινωνιῶν, τῶν Δημοσίων Ἔργων καὶ τῆς Ὑγιεινῆς.

Ἐπειδὴ, ὅμως, ὑπάρχουν καὶ ἀναπόφευκτοι συμβιβασμοί, ἡ δὲ τότε διπλωματικὴ ἀπομόνωσις τῆς Ἑλλάδος ὑπεβοήθει τοὺς Σέρβους εἰς τὴν διατύπωσιν ὑπερβολικῶν αξιώσεων, ἡ

— 65 —

Ἑλληνική Κυβέρνησις ἠναγκάσθη, τελικῶς, πιεζομένη ὑπὸ τῶν περιστάσεων, ν' ἀποδεχθῇ ἐκ τῶν ἀπαιτήσεων ἐκείνων τὰς ὀλιγώτερον ὁδυνηράς, ὅ,τι δὲν ἠδύνατο ν' ἀποφύγῃ.

Οὕτως ὑπεγράφη, τὴν 10 Μαΐου 1923, νέα σύμβασις, δευτέρα κατὰ χρονολογικὴν σειρὰν, ρυθμίζουσα καὶ πάλιν τὴν διὰ Θεσσαλονίκης σερβικὴν διαμετακόμισιν. Τῆς συμφωνίας ταύτης εἶχε προηγηθῇ, κατὰ τέσσαρας ἡμέρας, ἡ ὑπογραφή ἐν Ἀθήναις, ὑπὸ τοῦ Ἑλλήνος Ὑπουργοῦ τῶν Ἐξωτερικῶν καὶ τοῦ Πρεσβευτοῦ τῆς Σερβίας, τεσσάρων πρωτοκόλλων, ἐξ ὧν τὸ ὑπὸ στοιχεῖον Α' ἐρρύθμιζε τὴν διὰ τῆς σιδηροδρομικῆς ὁδοῦ μεταφορὰν τοῦ σερβικοῦ ἐμπορίου, τὸ Α2 τὴν ταχυδρομικὴν, τηλεγραφικὴν καὶ τηλεφωνικὴν ἐπικοινωνίαν μετὰ τῆς ζώνης, τὸ Β' τὴν λειτουργίαν ἐν αὐτῇ τῆς κτηνιατρικῆς ὑπηρεσίας καὶ τὸ Γ' τὴν τελωνειακὴν διαδικασίαν τῆς διαμετακομίσεως κατὰ τὴν διέλευσίν της ἐκ τῆς ζώνης.

Ἡ ὑπογραφείσα, ἐν Βελιγραδίῳ, ὑπὸ τῶν Ὑπουργῶν τῶν Ἐξωτερικῶν, Α. Ἀλεξανδρῇ καὶ Μ. Νίντσιτς, ἀνωτέρω σύμβασις, φέρουσα τὸν τίτλον «περὶ διακανονισμοῦ τῆς διὰ Θεσσαλονίκης σερβικῆς διαμετακομίσεως» (convention pour régler le transit Serbe par voie de Salonique), ἀπετελέσθη ἐκ 14 ἄρθρων, ἀντὶ τῶν 11 τῆς προγενεστέρας, καὶ ἀνέγραφεν, ἐν προοιμίῳ, ὡς αἰτιολογίαν τῆς συνομολογήσεώς της, ὅτι «αἱ δύο Κυβερνήσεις, ἐπιθυμοῦσαι ὅπως ρυθμίσωσι δι' εἰδικῆς συμβάσεως τὴν διὰ Θεσσαλονίκης ἐμπορικὴν κίνησιν» κλπ. Ἐφ' ὅσον δ' ἐπρόκειτο περὶ συμβάσεως «ad référendum», ὑποκειμένης τοὔτέστιν εἰς τὴν κύρωσιν τῶν Νομοθετικῶν Σωμάτων, ἐνεκρίθη ὑπὸ μὲν τῆς Σερβικῆς Βουλῆς τὴν 24 Φεβρουαρίου 1924, καὶ παρ' ἡμῖν, ἐλλείψει τότε νομοθετικοῦ σώματος, ἐκυρώθη διὰ τοῦ νομοθετικοῦ διατάγματος τῆς 24 Ὀκτωβρίου 1923, ὅπερ, ὅμως, οὐδέποτε καὶ μέχρι σήμερον περιεβλήθη τὸ κῆρος τῆς Βουλῆς.

Ὡς δ' ἀναγράφεται ἐν ἄρθρῳ 14, ἡ σύμβασις θά ἐτίθετο ἐν ἰσχύϊ δέκα πέντε ἡμέρας μετὰ τὴν ἀνταλλαγὴν τῶν ἐπικυρώσεων ταύτης, καὶ ἥτις ἀνταλλαγὴ συνεφωνήθη νὰ λάβῃ χώραν ἐν Ἀθήναις. Ἐν τῇ πραγματικότητι ἤρξατο ἐφαρμοζομένη ἀπὸ τῆς 1 Ἰουλίου 1929, ὡς θέλει ἐκτεθῇ κατωτέρω ἐν τῇ ἀναπτύξει τῆς τετάρτης συμβάσεως, τῆς Γενεύης 17 Μαρτίου 1929.

Αἱ γενόμεναι τότε ἀποδεκταὶ διατάξεις τῆς συμβάσεως Βελιγραδίου ἔχουν ὡς ἀκολούθως. Καὶ λέγομεν αἱ γενόμεναι τότε δεκταί, διότι μετὰ τὴν ἀκύρωσιν τῶν παρανόμων συμβάσεων

— 66 —

Ἀθηνῶν τοῦ Αὐγούστου 1926, περί ὧν ἀμέσως κατωτέρω, ὑπεγράφησαν ἐν Γενεύῃ, τὴν 17 Μαρτίου 1929, ἐξ νέα πρωτόκολλα, τὸ δὲ ἐξ αὐτῶν ἀποκλήθην «τελικὸν» συνεπλήρωσεν ἐρμηνευτικῶς, ὑπὲρ τῶν Σέρβων, διατάξεις τινὰς τῆς παρούσης συμφωνίας, ὡς θέλει ἐκτεθῇ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν συμβάσεων ἐκείνων. Τὸ οὕτω δὲ συμπληρωθὲν περιεχόμενον τῆς συμβάσεως Βελιγραδίου 1923 ἀποτελεῖ τὸ ἰσχύον ἤδη καθεστῶς περί τῆς σερβικῆς ζώνης.

α) Διὰ τοῦ ἄρθρου 1 τῆς συμβάσεως 1923 καθορίζεται ἡ διέπουσα ταύτην ἰδέα καὶ ἀρχή, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις παρᾶχωρεῖ εἰς τὸ τριαδικὸν βασιλεῖον Σέρβων, Κροατῶν καὶ Σλοβένων (Σ.Κ.Σ.), καὶ διὰ τὴν χρονικὴν περίοδον 50 ἐτῶν, χώρον ἐν τῷ λιμένι τῆς Θεσσαλονίκης, ὅστις θέλει διατεθῇ πρὸς χρῆσιν τοῦ βασιλείου τούτου. Ὁ χώρος δ' οὗτος, καλούμενος «ἐλευθέρα σερβικὴ ζώνη», θέλει τεθῇ ὑπὸ τὴν σερβικὴν τελωνειακὴν διοίκησιν.

β) Διὰ τοῦ ἄρθρου 2 διακηρύσσεται ἡ ἐπιφύλαξις τῶν κυριαρχικῶν δικαιωμάτων τῆς Ἑλλάδος ἐπὶ τοῦ ἐκχωρουμένου ἐδάφους τῆς ζώνης, διότι, ὡς ἀναγράφεται ἐν αὐτῷ, ἡ ζώνη ἀποτελεῖ ἀναπόσπαστον μέρος τοῦ ἐλληνικοῦ ἐδάφους καὶ παραμένει ὑπὸ τοῦς νόμους καὶ τὴν ἐν γένει ἐνάσκησιν τῆς ἐλληνικῆς κυριαρχίας, ἰδίᾳ ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ἀστυνομίαν καὶ τὴν δικαιοσύνην. Καθ' ὅσον, ὅμως, θεωρεῖται ὡς σερβικὴ τελωνειακὴ περιοχὴ, θέλει διοικεῖσθαι παρὰ τῶν τελωνειακῶν ἀρχῶν τοῦ βασιλείου Σ.Κ.Σ.

[Τὸ ἄρθρον τοῦτο συνεπληρώθη διὰ τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ «τελικοῦ πρωτοκόλλου» ἔτους 1929].

γ) Τὸ ἄρθρον 4 πραγματεύεται περί τῶν ἰδιοκτητικῶν δικαιωμάτων ἐπὶ τοῦ παραχωρουμένου χερσαίου ἐδάφους τῆς ζώνης, τῆς ἀπαλλοτριώσεως τούτου ὑπὸ τῶν ἐλληνικῶν ἀρχῶν πρὸς ὄφελος καὶ δαπάναις τοῦ βασιλείου Σ.Κ.Σ.

δ) Τὸ ἄρθρον 4 ἀσχολεῖται μὲ τὸ προσωπικὸν τῆς ζώνης καὶ τὴν διεξαγωγὴν τῆς λιμενικῆς ὑπηρεσίας ἐν αὐτῇ, ὀρίζει δ' ὅτι, ἅπαντες οἱ ὑπάλληλοι καὶ ἐργάται τῆς ζώνης θὰ διορίζωνται ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ βασιλείου Σ.Κ.Σ., ὑποχρεωμένης νὰ καταρτίζῃ πρότερον ὀνομαστικὸν κατάλογον αὐτῶν καὶ νὰ τὸν κοινοποιῇ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν.

Ἡ ἐσωτερικὴ ἀλληλογραφία τῆς ζώνης θὰ διεξάγεται εἰς τὴν σερβικὴν γλῶσσαν.

— 67 —

Ἡ διαταγή τῆς προσεγγίσεως τῶν πλοίων, ἡ ἐπιτήρησις ἀπασῶν τῶν πράξεων φορτοεκφορτώσεως καὶ ἐν γένει ἅπασα ἡ ὑπηρεσία, ἡ διεξαγομένη ὑπὸ τοῦ Λιμενάρχου, θὰ ἐκτελεῖται παρ' ὑπαλλήλων ὑπηκόων Σέρβων, ὑποκειμένων εἰς τὸν ἔλεγχον τοῦ Λιμενάρχου Θεσσαλονίκης.

Πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἐκτελέσεως τῆς ὑπηρεσίας τῆς ἀστυνομίας καὶ τῆς δικαιοσύνης, ἀνηκούσης εἰς τὰς ἐλληνικὰς ἀρχάς, ὁ Λιμενάρχης, καὶ μόνος αὐτός, ἔχει τὸ δικαίωμα, χρείας τυχούσης, νὰ εἰσέρχεται εἰς τὴν ἐλευθέραν σερβικὴν ζώνην. Ἐὰν κατόπιν τῆς ἐρεύνης του πιστοποιήσῃ τὴν ἀνάγκην ἐπεμβάσεως τῆς ἀνακριτικῆς ἀρχῆς, αἱ ἀνακριτικαὶ πράξεις θὰ ἐνεργῶνται ὑπὸ τῶν ὀργάνων τῶν ἐλληνικῶν δικαστικῶν ἀρχῶν, εἰς ὧς ἡ διεύθυνσις τῆς σερβικῆς ζώνης ὀφείλει νὰ παρέχῃ τὴν ἀναγκαίαν συνδρομήν.

Εἰς τὰς τελωνειακὰς ἀρχάς θὰ ἐγχειρίζεται ἀντίγραφον (τριπλότυπον) τοῦ δηλωτικοῦ τῶν ἐμπορευμάτων, τῶν κατευθυνομένων εἰς τὴν ζώνην ἢ τῶν ἐξερχομένων αὐτῆς. Ἡ παράδοσις, ὅμως, τοῦ ἀντιγράφου τούτου δὲν θὰ παρακωλύῃ τὴν διαμετακόμισιν ἐκ τοῦ μεθοριακοῦ σταθμοῦ πρὸς τὴν ζώνην καὶ τάνάπαλιν.

[Τὸ ἄρθρον τοῦτο συνεπληρώθη διὰ τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ «τελικοῦ πρωτοκόλλου» 1929].

ε) Διὰ τοῦ ἄρθρου 5, ὅπερ εἶναι ἐκ τῶν οὐσιωδεστέρων τῆς παρούσης συμβάσεως, διότι καθορίζει τὴν ἔννοιαν τῆς διαμετακομίσεως, ἀλλ' οὐτινος ἡ γενικότης τῆς διατυπώσεως ἔδωσεν ἀφορμὴν εἰς τοὺς Σέρβους νὰ ἐπιδιώξουν, διὰ τῶν καταργηθεισῶν συμβάσεων Ἀθηνῶν τοῦ Αὐγούστου 1926, τὴν ἄσκησιν γενικοῦ ἢ ἐμμέσου διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου μέσῳ τῆς σερβικῆς ζώνης, ἐπὶ προφανεῖ ζημίᾳ τῆς ἐλληνικῆς τοιαύτης, ἀναγράφει ἐπὶ λέξει τὰ ἑξῆς :

Πᾶν ἐμπόρευμα ἐξαποστελλόμενον ἀπὸ τοῦ μεθοριακοῦ σταθμοῦ πρὸς τὴν ζώνην καὶ τάνάπαλιν θὰ θεωρῆται, ἀπὸ ἐλληνικῆς ἀπόψεως, ὡς ἐμπόρευμα ὑπὸ διαμετακόμισιν.

Ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως οὐδὲν παρεμβάλλῃ ἐμπόδιον εἰς τὴν διαμετακόμισιν ταύτην, οἰαδήποτε κι' ἂν εἶναι ἡ φύσις τῶν διαμετακομιζομένων ἐμπορευμάτων.

Ἡ ἐργασία αὕτη δὲν θὰ ὑποβληθῇ εἰς οὐδὲν εἶδος φορολογίας, ὑπὸ οἰανδήποτε ὀνομασίαν ἢ μορφήν ἐκ μέρους τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους ἢ τοῦ Δήμου Θεσσαλονίκης. Εἰς τὸν αὐ-

— 68 —

τὸν κανόνα θὰ ὑπάγωνται καὶ τὰ ἐμπορεύματα, ἐφ' ὧν θὰ ἐνεργῇται «διαχειρισμός» ἐν τῇ ζώνῃ.

Τὰ ἐδώδιμα, τὰ προοριζόμενα διὰ τὸ προσωπικὸν τῆς ζώνης, ὡς ἐπίσης καὶ αἱ πρῶται ὕλαι, αἱ προοριζόμεναι διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τὸν «διαχειρισμόν» τῶν ἐμπορευμάτων, θὰ εἶναι ἐξίσου ἀπηλλοτριωμένοι τελωνειακῶν δασμῶν.

Θὰ ἀπαλλάσσεται ἐπίσης τελωνειακοῦ δασμοῦ καὶ τὸ διὰ τὴν διατροφήν τῶν διαμετακομιζομένων ζώων χόρτον.

Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου θὰ ἐφαρμόζονται ἐπίσης ἐπὶ τῶν εἰσαγομένων καὶ ἐξαγομένων ἐμπορευμάτων διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ βασιλείου τῶν Σ.Κ.Σ.

[Τὸ ἄρθρον τοῦτο συνεπληρώθη διὰ τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ «τελικοῦ πρωτοκόλλου» 1929].

στ) Τὸ ἄρθρον 6 ἀναγράφει ὅτι :

“Ἀπαντα τὰ ἀναγκαιοῦντα οἰκοδομήματα διὰ τὴν προσέγγισιν τῶν πλοίων, τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ τὴν ἐναποθήκευσιν τῶν ἐμπορευμάτων κλπ. θέλουν ἀνεγερθῇ ἐν τῇ ζώνῃ δαπάναις τῆς Κυβερνήσεως τοῦ βασιλείου τῶν Σ.Κ.Σ.

ζ) Τὸ ἄρθρον 8 προβλέπει, λόγῳ τῆς ἀσαφοῦς διατυπώσεώς του, ἀφ' ἑνὸς τὴν ἱδρυσιν δύο ἄλλων ἐλευθέρων ζωνῶν τῆς μιᾶς ἐλληνικῆς καὶ τῆς ἐτέρας ἀορίστου, καὶ ἀφ' ἑτέρου ρυθμίζει τὰς ἐμπορικὰς σχέσεις καὶ ἀσυδοσίας μεταξὺ τῶν ζωνῶν τούτων, πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ μεταξὺ τῶν ἀνταγωνισμοῦ, διότι ἀναγράφει :

Τὸ βασίλειον τῶν Σ.Κ.Σ. θέλει ἀπολαύει ὅλων τῶν εἰς οἰανδήποτε ἄλλην Δύναμιν παραχωρουμένων προνομίων καὶ τῶν πλεονεκτημάτων, ἅτινα δυνατόν νὰ προκύψουν ἐκ τῆς δημιουργίας ἐλευθέρων ζώνης ἐν Θεσσαλονίκῃ

“Ἐν περιπτώσει δημιουργίας ἐλευθέρων ἐλληνικῆς ζώνης ἐν τῇ λιμένι Θεσσαλονίκης, ἡ ἱδρυσίς τῆς οὐδεμίαν θέλει ἐπιφέρει βλάβην τῶν ἀναγνωρισθέντων δικαιωμάτων καὶ προνομίων εἰς τὴν ἐλευθέραν σερβικὴν ζώνην διὰ τῆς παρούσης συμβάσεως.

“Ἀφ' ἑτέρου ἡ Κυβέρνησις τοῦ βασιλείου τῶν Σ.Κ.Σ. ὑποχρεοῦται νὰ παραχωρήσῃ εἰς τὰ ἐκ τῆς ἐλευθέρων ζώνης Θεσσαλονίκης προερχόμενα ἐμπορεύματα τὰς αὐτὰς εὐκολίας καὶ ἀσυδοσίας, αἵτινες ἤθελον παραχωρηθῇ εἰς τὰς ἐκ τῆς ἐλευθέρων

— 69 —

ρας σερβικής ζώνης προελεύσεις, οίσοδήποτε και ἂν εἶναι ὁ προορισμός αὐτῶν.

η) Τὸ ἄρθρον 9 καθιεροῖ τὴν ἴσην μεταχείρισιν τῶν ἐμπορευμάτων τῶν δύο χωρῶν, τῶν διερχομένων διὰ τῶν ἐδαφῶν αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν δύο ζωνῶν, διότι ἀναγράφει :

Αἱ συμβαλλόμεναι Κυβερνήσεις ἀναλαμβάνουν προσέτι τὴν ὑποχρέωσιν, ὅπως οὐδεμίαν ἐπιβάλλουν ἐπὶ τοῦ ἐδάφους αὐτῶν ἀπαγόρευσιν, οὐδὲ νὰ παρακωλύσουν ποσῶς τὴν διαμετακόμισιν τῶν ἐμπορευμάτων των, ὑποχρεοῦνται ἰδίᾳ ὅπως θέτουν ἐν ἀπολύτῳ ἴση μοίρα τὰ διὰ τῶν ἐδαφῶν αὐτῶν ἐν διαμετακομίσει διερχόμενα ἐμπορεύματα, τὰ κατευθυνόμενα εἴτε πρὸς τὴν σερβικὴν ζώνην εἴτε εἰς τὴν ἑλληνικὴν.

Αἱ διατάξεις τοῦ ἁρθροῦ τούτου εἶναι ἐπίσης ἐφαρμοστέαι ἐπὶ τῶν ἐξαγομένων ἐμπορευμάτων διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ σερβικοῦ καὶ ἑλληνικοῦ Κράτους.

θ) Τὸ ἄρθρον 10 καθορίζει ὅτι :

Τὰ συμβαλλόμενα μέρη θὰ συνεννοηθοῦν ἐπὶ τῷ τέλει τῆς συνάψεως συμφωνίας διὰ τὸν κανονισμόν τῶν ἀμοιβαίων σχέσεων, αἵτινες ἤθελον πηγᾶσαι ἐκ τῆς παρούσης συμφωνίας.

ι) Τὸ ἄρθρον 12 καθιεροῖ τὴν διαδικασίαν ἐπιλύσεως τῶν ἐνδεχομένων ἀναφυησομένων διαφωνιῶν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς συμβάσεως καὶ πρὸς τοῦτο ἀναγράφει ὅτι :

Ἐὰν κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης συμβάσεως ἦθελον προκύψει διαφωνία, ἡ διαφορὰ θέλει εἰσαχθῇ ἐνώπιον τοῦ διαρκοῦς δικαστηρίου τῆς Διεθνοῦς Δικαιοσύνης.

[Τὸ ἄρθρον τοῦτο ἐτροποποιήθη διὰ τοῦ ἁρθροῦ 4 τοῦ «τελικοῦ πρωτοκόλλου» 1929].

Ἡ νέα συμφωνία ἐκ πρώτης ὄψεως ἐφαίνετο ἀνεπὶληπτος, ἀλλ' ἐκ τοῦ σύνεγγυς ἐξεταζομένη παρεῖχε ἀνησυχαστικὰς σκιάς. Διὰ μίαν σύμβασιν πρέπει, ὡς ἐλέχθη, νὰ ὑπάρχουν ἀμοιβαῖα πλεονεκτήματα, εἶναι εἶδος γάμου· ἀλλ' ἐν ᾧ ὑπάρχουν γάμοι ἐκ συμφέροντος καὶ γάμοι ἐξ ἔρωτος, εἰς τὴν πολιτικὴν ὑπάρχουν μόνον ἐκ συμφέροντος, διότι, ὅπως ἔλεγεν ὁ Μ. Ναπολέον, ἡ πολιτικὴ δὲν ἔχει καρδίαν, ἀλλὰ μόνον κεφαλὴν.

Καὶ ἐν προκειμένῳ, οἱ Σέρβοι ἐμονοπώλησαν καὶ αὐθις τὰ πλεονεκτήματα ἐκ τῆς συμφωνίας καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν σύμβασιν τῶν Ἀθηνῶν τοῦ 1914 ἐπέτυχον ἤδη σταθεράν βελτίωσιν τούτων, εἰς βάρος μάλιστα οὐσιωδῶν ἑλληνικῶν συμφερόντων.

— 70 —

Ἡ νέα σύμβασις ἀνατρέπει ἄρδην τὴν βάσιν τῆς προγε-
νεστέρας, τῆς 10 Μαΐου 1914, οὐδέποτε δὲ δοκιμασθείσης ἐν
τῇ πράξει, ἐφ' ὅσον τὰ ὅρια τῆς ἀρχικῆς ὑποχρεώσεως, τῆς
ἀναληφθείσης διὰ τοῦ ἄρθρου 7 τῆς συμφωνίας 1913, μετὰ τὴν
πρώτην πρὸς ὄφελος τῶν Σέρβων διεύρυνσιν τῷ 1914, διαπλα-
τύνονται ἤδη ἔτι περισσότερον, διότι θεσπίζεται ὁλόκληρος
σειρὰ νέων παραχωρήσεων καὶ αἵτινες, ἐν πολλοῖς, μειώνουν
τὰ κυριαρχικά δικαιώματα τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους. Δὲν πρό-
κειται πλεόν περὶ ἀπλῆς διαμετακομίσεως, ἐκτελουμένης εἰς
χῶρον τελοῦντα ὑπὸ τὴν διοίκησιν τῶν ἐλληνικῶν τελωνειακῶν
ἀρχῶν καὶ τὴν ἐπιταγὴν τῶν ἐλληνικῶν νόμων καὶ κανονισμῶν,
ὡς προεβλέπετο διὰ τῆς προηγουμένης συμβάσεως, ἀλλὰ περὶ
δημιουργίας, παρὰ πᾶν διεθνὲς νόμιμον, καθαρῶς ἐθνικοῦ, σερ-
βικοῦ διαμετακομιστικοῦ σταθμοῦ, οὗτινος ἡ ζώνη θεωρεῖται
σερβικὸν τελωνειακὸν ἔδαφος (*exterritorialité commerciale et
douanière*), διευθύνεται παρ' ὑπαλλήλων σερβικῆς ὑπηκοότητος,
διοριζομένων ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Βελιγραδίου, χρησιμο-
ποιεῖται ἐν αὐτῇ ἡ σερβικὴ διάλεκτος καὶ ἐφαρμόζεται ὁ γιουγ-
κοσλαβικὸς τελωνειακὸς καὶ δημοσιονομικὸς νόμος.

Ἀλλὰ καὶ περαιτέρω, δημιουργεῖται ἀνισότης μεταχειρί-
σεως μεταξὺ τῶν δύο ζωνῶν εἰς βάρος τῆς ἐλληνικῆς, διότι ἐν
ᾧ διὰ τοῦ ἄρθρου 5 τῆς νέας ταύτης συμβάσεως καθιεροῦται
ἀσυδοσία ὡς πρὸς τὰ τρόφιμα, τὰ προοριζόμενα διὰ τὸ προ-
σωπικὸν τῆς ζώνης καὶ τὸ διὰ τὴν διατροφήν τῶν διαμετακομι-
ζομένων ζώων ἀπαιτούμενον χόρτον, ὡς ἐπίσης ἀσυδοσία καὶ
διὰ τὰς πρώτας ὕλας, τὰς προοριζόμενας διὰ τὴν λειτουργίαν
τῶν ἐγκαταστάσεων ἐν αὐτῇ ὡς καὶ τὸν διαχειρισμὸν τῶν ἐμ-
πορευμάτων, ἀντιθέτως διὰ τοῦ ἄρθρου 16 τοῦ νόμου 390]1914,
ἱδρυτικοῦ τῆς ἐλληνικῆς ζώνης Θεσσαλονίκης, ἐνομοθετήθη, ὅτι
ἅπαντα τὰ εἶδη, τὰ προοριζόμενα διὰ τὴν χρῆσιν καὶ τὴν κα-
τανάλωσιν τῆς ζώνης, λαμβάνονται ἐκ τοῦ τελωνειακοῦ ἐδά-
φους ἢ καὶ ἐκ τῆς ἐλευθέρας ζώνης, ἀλλ' ὅφ' ὑποβληθοῦν
πρότερον εἰς ἐκτελωνισμόν.

Εἶναι, ὅμως, ἀνάγκη νὰ προστεθῇ, ὅτι δὲν πρόκειται περὶ
ἐλευθέρας σερβικῆς ζώνης, ὑπὸ τὴν ἐκτεθεῖσαν ἐν τῷ πρώτῳ
μέρει θεωρητικὴν καὶ πρακτικὴν ἔννοιαν, ἀλλὰ περὶ κατασκευά-
σματος, ὅπερ ἀπολαύει ἀσυδοσίας μόνον ἔναντι τῆς ἐλληνικῆς
τελωνειακῆς νομοθεσίας καὶ τὸ ὅποῖον ὑπήχθη ὑπὸ τὴν σερβι-
κὴν τοιαύτην, ἵνα ἐξυπηρετῇ τὸ διερχόμενον ἐκ Θεσσαλονίκης
σερβικὸν ἐμπόριον. Διότι διὰ τῆς σερβικῆς ζώνης θὰ διέρχεται

— 71 —

μόνον τὸ σερβικὸν εἰσαγωγικὸν καὶ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον, οὐχὶ δὲ καὶ ἐμπορεύματα προερχόμενα ἀπὸ ἄλλας χώρας ἢ κατευθυνόμενα πρὸς αὐτάς, διότι ταῦτα ἀνήκουν εἰς τὴν οἰκονομικὴν δραστηριότητα τῆς ἐλληνικῆς ζώνης, ὡς θέλει ἐκτεθῇ κατωτέρω ἐν τῇ ἀναλύσει τῆς τρίτης συμφωνίας, τῶν Ἀθηνῶν τῆς 17 Αὐγούστου 1926. Ἐὰν ἡ σερβικὴ ζώνη ἀπολαύη καὶ τῆς σερβικῆς τελωνειακῆς ἀσυδοσίας, εἶναι ζήτημα τῆς ἐθνικῆς τῆς νομοθεσίας.

Ὡς ἐξετέθη εἰς τὸ πρῶτον μέρος, ἅπασαι αἱ κατὰ περιόδους γενόμεναι ὑπὸ διαφόρων Κρατῶν παραχωρήσεις εἰς τὸ ξένον διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον συνίστανται ἢ εἰς διεθνοποίησιν ὁλοκλήρου τοῦ λιμένος, πρακτικὴ ἥτις ἔσχυσε μέχρι τοῦ 1890, μὲ τελευταῖον ὑπόδειγμα ἐφαρμογῆς τὸν λιμένα τῆς Τεργέστης — διὰ τὴν παραλείψωμεν τὸν λιμένα τοῦ Δάντציγκ, ὃν οὐχὶ οἰκιοθελῶς ἡ Γερμανία ἀνεκήρυξε, τῷ 1919, ἐλευθέρων, ἀλλὰ τῇ ἐπέβαλεν ἡ θέλησις τῶν νικητῶν Συμμάχων — ἢ διεθνοποίησιν τμήματος μόνον τούτου, ὡς ἔσχυσε διὰ τὸν γαλλικὸν λιμένα τῆς Νικαίας μέχρι καὶ τῶν ἀρχῶν τοῦ παρόντος αἰῶνος, διὰ τὸ ἐλβετικὸν διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον, ἢ παραχωρήσιν ἐν ζώνῃ μόνον τούτου διευκολύνσεων, ὑπὸ μορφήν τελωνειακῆς ἀσυδοσίας, ὡς ἰσχύει ἀπὸ ὀγδοηκονταετίας δι' ὅλας τὰς λειτουργούσας ἐν Εὐρώπῃ ἐλευθέρως ζώνας. Οὐδεμία μέχρι τοῦδε, ἐξαιρέσει τῆς Ἑλλάδος, Εὐρωπαϊκὴ χώρα διανοήθη ποτὲ νὰ ἐκχωρήσῃ, συμβατικῶς, τμήμα τοῦ ὑδατίνου καὶ χερσαίου ἐδάφους τῆς εἰς ξένον Κράτος, ἵνα ἀπολαύσῃ τῆς χρήσεως αὐτοῦ κατὰ τρόπον ἡμικυριαρχικόν!

Τοῦτο ἔσχυσε μόνον διὰ τὰς ἀγγλικὰς ἐλευθέρως ζώνας τοῦ Χόγκ-Κόγκ καὶ τῆς Σιγκαπούρης καὶ τὴν γερμανικὴν τοῦ Τσιέν-Τσέου, κειμένως εἰς περιφερείας τοῦ ἀπεράντου Σινικοῦ Κράτους, αἵτινες, ὅμως, ἀπετέλουν καὶ ἀνεγνωρισμένας σφαίρας οἰκονομικῆς καὶ πολιτικῆς ἐπιρροῆς τῶν ἄνω Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν. Εἰς τὰς καθυστερημένας χώρας ταύτας, τὰς ἀποτελούσας ξενικὸν προτεκτοράτον, προσετέθη, οἰκεία βουλήσει, καὶ ἡ Ἑλλάς!

Ἐξ ἄλλου, ὅλαι αἱ Εὐρωπαϊκαὶ χώραι ἐδέχθησαν εἰς τὰς μετ' ἀλλήλων συμβατικὰς σχέσεις, ὅτι ἡ ὕλική ἀλληλεγγύη τῶν διαφόρων τμημάτων παντὸς Κράτους ἐπηρεάζει καὶ τὴν ἠθικὴν τοιαύτην. Ἐν προκειμένῳ, δι' ἐκουσίας ἐλληνικῆς ἐνεργείας ἐπεδιώχθη ὁ ἀκρωτηριασμὸς τμήματος τοῦ ἐδάφους τῆς χώρας

— 72 —

καὶ ἡ ἀπεμόνωσις ὠρισμένης ἐκτάσεως τῆς θαλασσίας ζώνης τῆς καὶ ὑπὸ μορφὴν ὀργανώσεως, ἀποχωρισμένης τοῦ ὅλου ἑλληνικοῦ κορμοῦ, ὑπῆχθη ὑπὸ ξενικὴν διοίκησιν καὶ οἰκονομικὴν ἐκμετάλλευσιν. Ἐδημιουργήθη οὕτως ἓνα εἶδος ξένου κράτους ἀπομεμονωμένου ἐντὸς τοῦ ἑλληνικοῦ.

Τὸ ζήτημα τῆς προστασίας τοῦ διερχομένου ἐκ τινος χώρας ξένου ἐμπορίου, ἀνεκινήθη, κατ' ἀρχάς, μετὰ τὴν λήξιν τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου, 1914 — 1918, ἐξ ἀφορμῆς τῶν δημιουργηθέντων κατὰ τ' ἀνωτέρω, ἀλλὰ καὶ στερηθέντων ἐθνικῆς διεξόδου πρὸς τὴν θάλασσαν, νέων Κρατῶν τῆς Μεσευρώπης (Αὐστρίας, Οὐγγαρίας, Τσεχοσλοβακίας καὶ Πολωνίας). Καὶ λέγομεν κατ' ἀρχάς, διότι ὡς θέλει ἐκτεθῇ ἐν τῷ τρίτῳ μέρει, τόσῳ ἢ Κ.Τ.Ε., δι' εἰδικῶν οἰκονομικῶν διασκέψεων, ὅσῳ καὶ τὸ Διεθνὲς Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον, διὰ τῶν περιοδικῶν συνελεύσεων του, ἐπελήφθησαν βραδύτερον τοῦ θέματος τούτου μετ' ἰδιαιτέρας ἐπιμονῆς καὶ δραστηριότητος.

Τῷ 1919 διὰ διεθνῶν πράξεων, τῶν συνθηκῶν περὶ εἰρήνης, ἐλήφθη συλλογικὴ μέριμνα προστασίας τοῦ ἐμπορίου τῶν ἄνω ἀποκεκλεισμένων χωρῶν. Οὕτω κατ' ἀρχάς διὰ τῆς συνθήκης τῶν Βερσαλλιῶν ἐπεβλήθη (ἄρθρον 104) εἰς βάρος τῆς Γερμανίας καὶ ὑπὲρ τῆς Πολωνίας ἡ ὀργάνωσις τοῦ Δάντζιγκ εἰς ἐλευθέρων λιμένα, πρὸς δὲ ἐδημιουργήθη διεθνὴς διάδρομος διὰ τὴν σύνδεσιν τοῦ ἐλευθέρου τούτου λιμένος μετὰ τοῦ Πολωνικοῦ ἐδάφους, πρὸς τὴν ἀκώλυτον κυκλοφορίαν τοῦ Πολωνικοῦ ἐμπορίου.

Ἐπίσης διὰ τῶν ἄρθρων 363 καὶ 364 τῆς αὐτῆς συνθήκης ἐπεβλήθη εἰς τὴν Γερμανίαν ἡ ὑποχρέωσις ἐκμισθώσεως πρὸς τὴν Τσεχοσλοβακίαν, καὶ διὰ τὴν χρονικὴν περίοδον 99 ἐτῶν, εἰδικοῦ χώρου ἐντὸς τῶν ἐλευθέρων ζωνῶν Ἀμβούργου καὶ Στεττίνου διὰ τὸ πλοῦσιον, εἰς βιομηχανοποιημένα προϊόντα, ἐμπόριον τῆς χώρας ταύτης. Διὰ τῶν συνθηκῶν Ἀγίου Γερμανοῦ καὶ Τριανδὸν ἐπετράπη, διὰ τὸν αὐτὸν σκοπὸν, εἰς μὲν τὴν Αὐστρίαν ἢ χρησιμοποίησις τοῦ πρώην Αὐστριακοῦ καὶ τότε Ἰταλικοῦ λιμένος τῆς Τεργέστης καὶ εἰς τὴν Οὐγγαρίαν τοῦ τότε Ἰταλικοῦ λιμένος τοῦ Φιούμε καὶ ἤδη Γιουγκοσλαβικοῦ. Τέλος, διὰ τῆς Συνθήκης τοῦ Νεϊγύ, ἀνεγνωρίσθη εἰς τὴν Βουλγαρίαν, στερηθεῖσαν τῆς ἐδαφικῆς τῆς διεξόδου πρὸς τὸ Αἰγαῖον πέλαγος, δικαίωμα ἐμπορικῆς διεξόδου πρὸς τὴν θάλασσαν ταύτην, εἰς βάρος τῆς Ἑλλάδος, μέσῳ τοῦ λιμένος τοῦ Δεδεαγάτς.

Ἄλλ' αἱ δουλεῖται αὐταὶ ἐπεβλήθησαν διὰ διεθνῶν πράξεων καὶ προκειμένου περὶ τῆς Γερμανίας ἐναντίον ἡττημένου ἐχθροῦ. Ἐδημιούργησαν, ὅμως, τὸ σπέρμα τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, τὴν νέαν ἐκδίκησιν. Διότι, ἐὰν ἡ Χιτλερική προπαγάνδα ἡδυνήθη νὰ ἐξαπλωθῇ ταχύτατα καὶ νὰ περιλάβῃ ὅλοκληρον τὴν χώραν, τοῦτο ὀφείλεται εἰς ἓνα ἀκαταμάχητον διὰ τὴν γερμανικὴν νοοτροπίαν ἐπιχειρημά της, ὅτι οἱ Σύμμαχοι, ἀφοῦ ἀφώπλισαν τὴν παραδοθεῖσαν εἰς αὐτοὺς οἰκιοθελῶς Γερμανίαν καὶ τὴν κατέλαβον στρατιωτικῶς καὶ οἰκονομικῶς, τῆς ἐδώρησαν ἓνα θλιβερόν ὄργανον μίσους, τὴν Συνθήκην τῶν Βερσαλλιών, καὶ οὕτως ἀντὶ συνθήκης περὶ εἰρήνης ὑπεγράφη, ἐν τῇ πραγματικότητι, μετὰ τῶν Συμμάχων σύμβασις ἀνακωχῆς.

Ὁ Ἐθνικοσοσιαλισμὸς προτοῦ συμμαχήσῃ, τῷ 1939, μετὰ τοῦ μπολσεβικισμοῦ, τὸν κατεδίωξεν ἐνωρίτερον ἀπηνῶς ἐν Γερμανίᾳ. Τοῦτο δὲν εἰμπόδισε τὸν Χίτλερ νὰ δανεισθῇ, πρὸς ἐπιτυχίαν τῆς προπαγάνδας του, μίαν φρασεολογίαν καὶ μίαν ἐπαληθεύσασαν προφητείαν τοῦ Ποντίφηκος τοῦ κομμουνισμοῦ. Ὅταν ἐγνώσθη τῷ 1871 ἡ προσάρτησις τῆς Γαλλικῆς Ἀλσατίας, ὁ Κάρλ Μάρξ ἐκυκλοφόρησε καθ' ἅπασαν τὴν Γερμανίαν μαυροῦ χροιοῦ, δι' οὗ κατήγγειλε τὸν Βίσμαρκ, ὅτι διὰ τῆς πολιτικῆς του ἐκείνης ἐδημιούργησε τὴν ἀναπόφευκτον ἀντεκδικήσιν (revanche) καὶ οὕτως ἀντὶ εἰρήνης ὑπέγραψεν ἐν τῇ πραγματικότητι μετὰ τῆς Γαλλίας ἀπλὴν ἀνακωχήν.

Ἄλλ' ἡ διεθνὴς πρακτικὴ διδάσκει, ὅτι ἡ ἐπιτυχία μιᾶς πράξεως δὲν κρίνει καὶ περὶ τῆς ἀξίας αὐτῆς, διότι ἡ ἡττημένη σήμερον ἰδέα ἐνδέχεται νὰ θριαμβεύσῃ αὔριον. Τοῦτο καὶ συνέβη ἐν συνεχείᾳ διὰ τὰς ἐπιβληθείσας εἰς βάρος τῆς Γερμανίας διεθνεῖς ταύτας δουλείας, διότι, ὡς εἶναι γνωστὸν, ἡ ἐπεκταθεῖσα, Πολωνικὴ ἀξιῶσει, διεθνοποίησις καὶ εἰς τὴν πόλιν τοῦ Δάντζιγκ, ἐπέφερε τὴν ἀπομόνωσιν τῆς περιοχῆς τῆς Σιλεσίας ἀπὸ τοῦ ὅλου γερμανικοῦ πολιτικοῦ κορμοῦ καὶ αὕτη ἀπετέλεσεν τὴν κυριωτέραν ἀφορμὴν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, ἐφ' ὅσον ἡ πληγείσα ἀξιοπρέπεια ἐνὸς ὑπερηφάνου λαοῦ 70 ἐκατομμυρίων, δὲν ἠδύνατο ν' ἀποτελέσῃ καλὸν σύμβουλον οὔτε εἰς τὸν ἴδιον ἀλλ' οὔτε καὶ διὰ τὴν εἰρήνην, μολονότι κατὰ τὸν Μιραμπώ, ὁ πόλεμος εἶναι ἡ ἐθνικὴ βιομηχανία τῆς Πρωσσίας.

Ἀντιθέτως ἡ Τσεχοσλοβακία ἀπέφυγεν, ἐπιμελῶς, νὰ κάμῃ χρῆσιν τοῦ ἀναγνωρισθέντος, ἀλλὰ καὶ ἀναγκαιοῦντος εἰς τὸ ἐμπόριόν της, προνομίου εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Ἀμβούργου καὶ

— 74 —

τοῦ Στεττίνου, ἀκριβῶς διὰ τὴν μὴ πληγὴ τὴν γερμανικὴν εὐθιξίαν. Ἐχρησιμοποίησε τὴν ἐμποροβιομηχανικὴν ζώνην τοῦ πρώτου, ὡς τὴν ἐχρησιμοποιοῦν καὶ αἱ λοιπαὶ χώραι τῆς εὐρυτάτης ἐνδοχώρας τῆς καὶ οὐχὶ τὸ εἰδικὸν διὰ ταύτην τμήμα τῆς, ὅπερ τῇ παρεχώρησεν ἡ συνθήκη τῶν Βερσαλλιών.

Ἰδοὺ ὅτι ἔπρεπε νὰ χρησιμεύσῃ ὡς παράδειγμα καὶ εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν, μολονότι ἡ Τσεχοσλοβακικὴ διαμετακόμισις διὰ Γερμανίας, ἀποτελοῦσης τὴν μόνην διέξοδον αὐτῆς, ἦτο ἀσυγκρίτως ἀνωτέρα τῆς νοτιοσερβικῆς μέσῳ Θεσσαλονίκης, ὅπου ἐλειτούργει ἡ ἐλευθέρᾳ ἐλληνικὴ ζώνη.

Ἐπίσης καὶ ἡ Βουλγαρία ἀπέφυγε νὰ χρησιμοποίησῃ τὸν ἐλληνικὸν λιμένα τοῦ Δεδεαγάτς ὡς ἐμπορικὴν διέξοδον πρὸς τὸ Αἰγαῖον, διότι πρὸς τοῦτο ἐχρησιμοποιεῖ ἐπαρκῶς τοὺς βουλγαρικοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Δὲν ἐχρησιμοποίησεν ἐπίσης καὶ τὴν ἐλευθέρᾳ ἐλληνικὴν ζώνην τῆς Θεσσαλονίκης, κατὰ τὴν ἀπὸ τοῦ 1925 μέχρι τοῦ 1940 χρονικὴν περίοδον τῆς λειτουργίας αὐτῆς, ὡς τὸ ἔπραξαν αἱ ἄλλαι χώραι τῆς ἐνδοχώρας τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης, εἰς ἐκδήλωσιν δυσαρρεσκείας διὰ τὸν ἀποκλεισμόν τῆς ἀπὸ τοῦ Αἰγαίου, διότι ἡξίου ἐδαφικὴν πρὸς αὐτὸ ἐξοδον καὶ οὐχὶ ἀπλῶς ἐμπορικὴν.

Ὅπως εἰς τὴν σύμβασιν Ἀθηνῶν τῆς 10 Μαΐου 1914, οὕτω καὶ εἰς τὴν παροῦσαν οἱ Σέρβοι, διὰ νὰ δικαιολογήσουν τὴν ἐμμονὴν αὐτῶν εἰς τὰς γενομένας τελικῶς ἀποδεκτὰς ἀπόψεις των, ἐπεκαλέσθησαν τὴν ἐφαρμογὴν ἐνδὲς ἄλλου προηγουμένου, τοῦ ἐλληνο-γαλλο-σερβικοῦ πρωτοκόλλου τῆς 9 Ἰουνίου 1917, τοῦ ὑπογραφέντος ἐν Θεσσαλονίκῃ, τῇ ἐπιμονῇ καὶ συμπράξει τοῦ ἐδρεύοντος τότε ἐκεῖ Γάλλου Ἀρχιστρατήγου τῶν συμμαχικῶν στρατευμάτων τῆς Ἀνατολῆς.

Ἡ ἐκ δώδεκα ἄρθρων συμφωνία ἐκαίνῃ ἀφεώρα τὸν ἐκτελωνισμόν ἐμπορευμάτων, τροφῶν καὶ ἐφοδίων, προοριζομένων διὰ τοὺς κατοίκους μικρᾶς σερβικῆς λωρίδος, συνορευούσης πρὸς τὴν ἐλληνικὴν μεθόριον καὶ ἣτις εἶχεν ἐξαιρεθῇ τῆς γερμανοαυστριακῆς κατοχῆς καὶ συνεπῶς ἐτέλει ἐν ἐθνικῇ ἀπομόνωσει. Ἐπειδὴ δὲ ἡ ἱδρυσις σερβικοῦ τελωνείου εἰς τὴν ἐλληνοσερβικὴν μεθόριον καθίστατο ἀνέφικτος, ἡ ἐν Κερκύρᾳ ἐδρεύουσα ἀπόδημος Σερβικὴ Κυβέρνησις ἐζήτησε τὴν ἄδειαν ἐγκαταστάσεως τοῦ Τελωνείου τούτου ἐν Θεσσαλονίκῃ καὶ δὴ ἐντὸς τοῦ περιβάλλου τοῦ ἐλληνικοῦ, διὰ τὸν ἐκτελωνισμόν ὑπὸ τῶν σερβικῶν τελωνειακῶν ἀρχῶν, ἀλλὰ τὸν ἔλεγχον τῶν ἐλλήνι-

— 75 —

κῶν, τῶν ἐμπορευμάτων καὶ ἐφοδίων, τῶν προοριζομένων διὰ τοὺς κατοίκους τῆς μικρᾶς ταύτης λωρίδος. Δηλαδή ἐζήτησεν ἵνα ἐφαρμοσθῇ ἐν προκειμένῳ ἡ ἐκτεθεῖσα σύμβασις Ἀθηνῶν 1914, περὶ διευκολύνσεως τοῦ σερβικοῦ ἐμπορίου διὰ Θεσσαλονίκης. Τὴν αἴτησιν τῆς Σερβικῆς Κυβερνήσεως ἐνίσχυσε καὶ διάβημα τοῦ Γάλλου Ἀρχιστρατήγου, ὅστις καὶ συμμετέσχεν εἰς τὰς διαπραγματεύσεις.

Εἰς τὸ πρωτόκολλον, ὅμως, ἐκεῖνο προσετέθη, τὸ πρῶτον (ἄρθρον VII), ὅτι ὅλαι αἱ διατυπώσεις ἐκ τοῦ καθιερωθέντος συστήματος θὰ διεξεπεραιοῦντο κατὰ τοὺς σερβικοὺς τελωνειακοὺς νόμους καὶ κανονισμούς, ἡ δὲ ἐπεξεργασία τῶν εἰσαγομένων εἰς τὰς ἀποθήκας ἀνωτέρω εἰδῶν, ὡς καὶ ἡ φορτοεκφόρτωσις των, θὰ διενηργεῖτο παρ' ἐργατῶν, ἐκλεγομένων ὑπὸ τῶν σερβικῶν ἀρχῶν, κατὰ προτίμησιν δὲ λαμβανομένων ἐκ τῶν Σέρβων προσφύγων.

Ἐφ' ὅσον ἐπρόκειτο περὶ συμβάσεως ἐπιβληθείσης μᾶλλον καὶ οὐχὶ διαπραγματευθείσης — καὶ διὰ τοῦτο κατεχωρήθη μὲν εἰς τὰ δημόσια ἔγγραφα, ἀλλὰ δὲν ἐγένετο δεκτὴ εἰς τὰς καρδίας τῶν Ἑλλήνων, διότι τὰ αἰσθήματα δὲν διατάσσονται — διευτώθησαν βραδύτερον παρ' ἡμῖν ἀμφιβολίαι περὶ τοῦ κύρους ταύτης, ἐπὶ τῷ λόγῳ, ὅτι δὲν ἐκυρώθη ποσῶς ὑπὸ τῆς Βουλῆς.

Τὸ θέμα ἀπησχόλησε, μεταξὺ ἄλλων, καὶ τὴν Κοινοβουλευτικὴν Ἐπιτροπὴν ἐπὶ τῶν Ἐξωτερικῶν, κατ' Αὐγούστον τοῦ 1927, ὅτε αὕτη ἠρεύνησε τὸ κύρος τῆς ὑποβληθείσης εἰς τὸ Νομοθετικὸν Σῶμα πρὸς ἔγκρισιν τρίτης ἑλληνοσερβικῆς συμφωνίας περὶ τῆς ζώνης, τῆς συναφθείσης ἐν Ἀθήναις, ὑπὸ χρονολογίαν 17 Αὐγούστου 1926, καὶ περὶ ἧς κατωτέρω.

Εἰς τὴν ὑποβληθεῖσαν πρὸς τὴν Βουλὴν ἐκθεσὶν τῆς τῆς 24 Αὐγούστου 1927, προστίθεται καὶ ὅτι, ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς ἐξητάσθη, ὡς συναφῆς, καὶ ἡ σύμβασις Βελιγραδίου τοῦ 1923 καὶ δὴ ὑπὸ τὰς δύο κυρίας ἀπόψεις αὐτῆς, τὴν νομικὴν καὶ τὴν πραγματικὴν. Καὶ ὡς πρὸς μὲν τὴν πρώτην, ὑπεστηρίχθη ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ, ὅτι ἡ σύμβασις αὕτη ἀτελῶς ἔχει, ἐφ' ὅσον δὲν περιεβλήθη τὸ κύρος τῆς νομοθετικῆς ἐξουσίας. Διότι καὶ κατὰ τὸ ἰσχύον κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐρεῦνης ἐκείνης Σύνταγμα, τοῦ 1927, ἀλλὰ καὶ κατὰ τὸ ἰσχύσαν κατὰ τὸν χρόνον τῆς συνάψεως τῆς συμφωνίας, τοῦ 1911, ἀπητεῖτο κύρωσις τῆς συμφωνίας δι' εἰδικοῦ νόμου. Τοιαύτην δὲ δὲν ἀπετέλει τὸ ἐκδοθὲν τὴν 24 Ὀκτωβρίου 1923 νομοθετικὸν διάταγμα. Ὑπέρσχυσε, ὅμως,

— 76 —

τελικῶς ἡ πραγματικὴ ἄποψις, ὅτι ἡ σύμβασις εὐρίσκετο τυ-
πικῶς ἐν ἐκτελέσει, καίτοι ἐν τῇ πραγματικότητι οἱ Σέρβοι
ἀπέφυγον ἕως τότε νὰ τὴν ἐφαρμόσουν, καὶ ἐντεῦθεν πᾶσα ἀμ-
φισβήτησις περὶ τοῦ κύρους αὐτῆς θὰ παρέβλαπτε τὰ γενικώ-
τερα συμφέροντα τῆς χώρας.

Γ) Σύμβασις τῶν Ἀθηνῶν

τῆς 17 Αὐγούστου 1926.

Ἀλλὰ καὶ ἡ σύμβασις Βελιγραδίου τοῦ 1923 μετὰ τὴν ἐκ-
πνοὴν τοῦ πρώτου ἐνθουσιασμοῦ ἀπεδείχθη ἀνεπαρκὴς διὰ τὴν
σερβικὴν βουλὴν, ἐφ' ὅσον δὲν ὠλοκληροῦτο ἡ πραγματο-
ποίησις τοῦ φιλοδόξου πολιτικοῦ προγράμματος, ὅπερ ὑπὸ μορ-
φὴν σχεδίου καὶ μετὰ τόσης ὠμότητος ἀληθείας διετύπωσε,
κατὰ τὴν πρώτην συνεδρίασιν τῆς μικτῆς Ἐπιτροπῆς τῆς συμ-
φωνίας Ἀθηνῶν 1914, ὁ Κ. Στογιάννοβιτς, περὶ σερβικοποιή-
σεως τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης. Τοῦ σχεδίου δὲ τούτου ἡ
ἐκτέλεσις ἐπροχώρει σταδιακῶς, διὰ τῶν συναπτομένων ἑλλη-
νοσερβικῶν συμβάσεων περὶ ζώνης, διότι ἡ οὐσία τοῦ περιεχο-
μένου τῶν ἐπιδιώξεων ἐκείνων δὲν ἠλλασσεν ἀπὸ τὰς προσω-
ρινὰς ἀλλαγὰς τῆς μορφῆς τούτου.

Μῆνας τινὰς βραδύτερον, καὶ μὲ τὴν δικαιολογίαν περὶ
ἀνεπαρκείας τῆς μῆτω λειτουργησάσης ἕως τότε σερβικῆς ζώ-
νης ὅπως ἱκανοποιήσῃ τὰς ἀνάγκας τοῦ σερβικοῦ ἐμπορίου,
οἱ γείτονές μας διετύπωσαν νέας ἀξιώσεις, ἃς ἐστήριξαν εἰς
αὐθαίρετον ἐπὶ κλήσιν καὶ μονόπλευρον ἑρμηνείαν τοῦ ἄρθρου
7 τῆς συνθήκης περὶ συμμαχίας τοῦ 1913, μολονότι ἔκτοτε δύο
συμβάσεις, Ἀθηνῶν τοῦ 1914 καὶ Βελιγραδίου τοῦ 1923, ἐρρύ-
θμισαν λεπτομερειακῶς, καὶ κατὰ τὴν σερβικὴν ἐπιθυμίαν, τὸ
περιεχόμενον τοῦ ἄρθρου τούτου. Κατὰ τοὺς Σέρβους, ἐπικα-
λεσθέντας πρὸς τοῦτο καὶ τὸ σύμφωνον τῆς Κ.Τ.Ε., ὅπερ ἀπε-
κλήρυτε τὴν μαρμαρινὴν ἀκίνησιν τῶν Συνθηκῶν, ἡ συμφωνία
ἐκεῖνη δὲν ἦτο στατική, δὲν ἔπρεπε τούτέστι νὰ παραμένῃ ἀμε-
τακίνητος, ὥς διευτυπώθη κατὰ τὴν γενομένην ἐν ἔτει 1913 δια-
πραγμάτευσιν, ἀλλὰ δυναμικὴ, νὰ ἐξελισσεται συνεχῶς. Βάσει
δὲ τῆς ἑρμηνείας ταύτης, ἡ ἀρχικὴ συμφωνία, ἡ προβλέπουσα
ἀορίστως πλήρη ἐλευθερίαν τοῦ διερχομένου ἐκ Θεσσαλονίκης
σερβικοῦ ἐμπορίου, δὲν ὑπενόει καθορισμὸν εὐκολιῶν παγίως
καὶ σταθερῶς, ἀλλ' ἐξελεκτικῶς, ἀνταποκρινομένων πρὸς τὰς

— 77 —

δημιουργουμένας ἐκάστοτε ἀνάγκας τούτου, κατὰ τὸν κανόνα εἰς τὰς εἰδικὰς περιστάσεις ἀναγκαιοῦν καὶ εἰδικαὶ λύσεις. Ἴδου ἡ σερβικὴ διατύπωσις ἐπὶ λέξει: «les facilités accordées au transit Serbe devront correspondre aux besoins du moment».

Τὴν παρερμηνείαν ταύτην τοῦ ἄρθρου 7 τῆς συνθήκης συμμαχίας 1913 ἐδανείσθησαν οἱ Σέρβοι ἐκ τοῦ ἄρθρου 329 τῆς Συνθήκης τῶν Βερσαλλιών, ὅπερ πραγματεύεται περὶ τῶν διευκολύνσεων εἰς τὸ Τσεχοσλοβακικὸν ἐμπόριον μέσῳ τῆς ἐλευθέρως ζώνης τοῦ Ἀμβούργου καὶ ὅπερ ἀναγράφει ὅτι, «αἱ διευκολύνσεις, αἵτινες θὰ παραχωρηθοῦν εἰς τὴν Τσεχοσλοβακικὴν διαμετακόμισιν, θὰ πρέπει νὰ ἀνταποκρίνωνται πρὸς τὰς τρεχούσας ἐμπορικὰς ἀνάγκας τῆς» (les facilités accordées au transit Tchécoslovaque dévront répondre aux nécessités commerciales du moment).

Ὑπάρχει, τοὔτέστι, διὰ τὴν Τσεχοσλοβακικὴν διαμετακόμισιν ρητὴ διάταξις περὶ τῆς ἐκάστοτε, ἀναλόγως τῶν ἐμπορικῶν ἀναγκῶν, ἐπεκτάσεως τῶν διευκολύνσεων τούτων, ἀνυπαρκτος εἰς τὸ ἄρθρον 7 τῆς συμμαχίας 1913, δι' ὃ ἐζητεῖτο ἡ ἀναλογικὴ ἐφαρμογή.

Καὶ ἦτο δικαιολογημένη ἡ τοιαύτη διατύπωσις τοῦ ἄρθρου 329, διότι ἐλλείψει ἐθνικῆς καθωρίσθη ὡς μόνη διέξοδος τῆς Τσεχοσλοβακίας, πλουσίας βιομηχανικῆς χώρας μὲ συνεχῶς αὔξουσαν παραγωγὴν καὶ συνεπῶς ποσοτικὴν διακύμανσιν, ὁ λιμὴν τοῦ Ἀμβούργου, ἐν ᾧ ἐν προκειμένῳ ὁ κύριος ὅγκος τοῦ σερβικοῦ ἐμπορίου κατευθύνεται εἰς τοὺς ἐθνικοὺς λιμένας τῆς Δαλματίας καὶ τὸν Δούναβιν, ὡς θὰ ἐκτεθῇ, καὶ ἐλάχιστον τμήμα τούτου, μόνον τῆς νοτίου Σερβίας, διέρχεται διὰ Θεσσαλονίκης, χρησιμοποιοῦν μάλιστα ἀμφοτέρως τὰς ζώνας, ἐλληνικὴν καὶ σερβικὴν.

Ἡ τότε Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις, Κοινοβουλευτικὴ δὲ διότι ἡ διάδοχός της ὑπῆρξε Δικτατορικὴ, ἀπέκρουσε τὴν ἐρμηνείαν ταύτην, μὴ ἀνταποκρινομένην εἰς τὸ γράμμα καὶ τὸ πνεῦμα τῆς συμφωνίας 1913, καὶ ἐπεδίωξε νὰ τοποθετήσῃ τὸ ὅλον ζήτημα ἐντὸς τοῦ πλαισίου οὐ μόνον τῆς σερβικῆς διὰ Θεσσαλονίκης ἐμπορικῆς πραγματικότητος, ἀλλὰ καὶ τῆς πραγματικῆς ἐξυπηρετήσεως τῶν συμφερόντων τῶν δύο χωρῶν καὶ ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ ὅπως ὁδηγήσῃ τοῦτο εἰς τὴν ὠριμότητα, ὑπέδειξε καὶ τὰς ἀπαραιτήτους ἐγγυήσεις, ἃς ἡ μέχρι τότε πείρα ἀπέδειξεν ὡς ἀπολύτως ἀναγκαίας.

Ἡ ἀπάντησις τῆς Σερβικῆς Κυβερνήσεως δὲν παρείχεν

ὑπόσχεσιν μιᾶς ἱκανοποιητικῆς ἐξελιξεως. Ἀπεναντίας, ἐχρησιμοποίησεν ἱξισαφιστικὴν ἐπιχειρηματολογίαν, ἐγκειμένην εἰς τὴν φύσιν καὶ τὴν οὐσίαν τῶν σερβικῶν ἐπιδιώξεων. Καὶ τοῦτο, διότι ἀπέφευγεν ἐπιμελῶς τὴν θέαν τῶν ἐκτιθεμένων εἰς τὰ ἐλληνικὰ ὑπομνήματα δυσαρέστων δι' αὐτὴν ἀληθειῶν καὶ διότι τὰς ἐφοβεῖτο, καὶ διότι, τὸ καὶ οὐσιαστικώτερον, τὴν ἀπεμάκρυνεν ἀπὸ τῶν προκαθορισμένων σερβικῶν συμπερασμάτων.

Ἐφ' ὅσον ἀπέτυχεν ἡ διαδικασία τῆς μεταπείσεως, ἐδημιουργήθη, τρόπον τινά, σχέσις ἀδιαφορίας μετὰ τῆς Σερβίας, διότι ἐκρίθη ὅ,τι ἡ ἀδράνεια ἀπετέλει πάντως κατάστασιν συμφερωτέραν τῆς παρεξηγησίμου δράσεως.

Καὶ ἔτσι ἐπροτιμήσαμεν νὰ μηρυκάζωμεν τὰ παράπονά μας, ἀφ' οὗ δὲν ἠδυνάμεθα νὰ τὰ συζητήσωμεν ὡς ἴσοι, νὰ συνεχίσωμεν μετὰ τῶν Σέρβων ἓνα εὐληπτον καὶ μεταπειστικὸν διάλογον, ὑποτεταγμένον εἰς τὰς αὐτὰς ὀρθολογιστικὰς ἀρχάς.

Τὸ σφάλμα τῆς Ἑλλάδος — ἐν ἐκ τῶν πολλῶν, διότι εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς σερβικῆς ζώνης μόνον σφάλματα διέπράχθησαν, ἐξαιρέσει τῆς τελευταίας συμβάσεως, Γενεύης τοῦ 1929, ὅπου ἐπεδιώχθη ἡ ἐπανόρθωσις τινῶν ἐξ αὐτῶν, εἰς δὲ τὴν πολιτικὴν, ὡς εἶναι γνωστόν, μόνον τὰ σφάλματα ὑπολογίζονται—εἶναι, ὅτι δὲν προσέφυγεν ἀμέσως εἰς τὴν διαδικασίαν τῆς διεθνοῦς διαιτησίας, ἣν καθιέρωσε τὸ ἄρθρον 12 τῆς συμβάσεως Βελιγραδίου 10 Μαΐου 1923, πρὸς ἐπίλυσιν τῶν ἐπικαλουμένων διαφωνιῶν, ἀντὶ τῆς συγκροτήσεως τῶν ἀλλεπαλλήλων μικτῶν Ἐπιτροπῶν, ὧν ἡ ἀποτυχία ἦτο βεβαία καὶ ἀναμενομένη.

Ἀλλὰ μετ' οὐ πολὺ τὸ ζήτημα ἐπανῆλθεν, αἰφνιδιαστικῶς, εἰς τὸ προσκῆνιον τῆς ἐπικαιρότητος, διότι οἱ Σέρβοι, ἀποφασισμένοι νὰ ἐπιδιώξουν τὴν ἐνδιαφέρουσαν αὐτοὺς λύσιν τοῦτου καὶ πεπεισμένοι ὅτι ἡ Ἑλλάς θὰ ἠναγκάζετο, τελικῶς, ν' ἀποδεχθῇ τὰς ἀπαραδέκτους ἀξιώσεις των, περισσότερο δὲ ταπεινωτικὰς ἐκείνων, ἃς διατύπωσαν πρὸς αὐτοὺς ἐν τῷ ἀποτέρῳ παρελθόντι οἱ Αὐστριακοί, ὡς θὰ δειχθῇ ἀμέσως κατωτέρω, ἐπενόησαν νέον τρόπον ἀναγκαστικῆς πειθοῦς, ἐποπλασίασαν πρὸς τοῦτο τὰς προειδοποιήσεις—πιέσεις, ἐπισήμους καὶ ἀνεπισήμους, καὶ τὸ σπουδαιότερον, ὅτι ἐσκήρυναν τὸν τόνον τῶν προειδοποιήσεων αὐτῶν.

Οὕτω τὴν 17 Νοεμβρίου 1924, ὅπως ἀπροόπτως καὶ χωρὶς τὴν σκιάν δεδικαιολογημένης πράγματι προφάσεως, ἡ Σερβικὴ Κυβέρνησις κατήγγειλε τὴν ὑφισταμένην, ἀπὸ τοῦ Μαΐου 1913,

— 79 —

έλληνοσερβικὴν ἀμυντικὴν συμμαχίαν, δεκαετοῦς ἰσχύος καὶ διὰ τὴν σιωπηρὰν παράτασιν τῆς ὁποίας εἶχεν ἐπέλθῃ κατ' ἀρχὴν συμφωνία, συμμαχίαν δὲ διὰ τὴν τήρησιν τῆς ὁποίας ἐδημιουργήθη εἰς τὴν χώραν μας ὁ ἐπὶ μίαν τριακονταπενταετίαν διατηρηθεὶς ἄσβεστος καὶ καταστρεπτικὸς πολιτικὸς διχασμὸς.

Κατὰ τὴν σερβικὴν ταύτην ἀντίληψιν τὰ σύμφωνα φιλίας ἔπρεπε νὰ τηρῶνται μόνον ἐφ' ὅσον ἐξυπηρετοῦν τὰ εἰδικὰ συμφέροντα τοῦ ἑτέρου τῶν συμβαλλομένων καὶ οὐχὶ τὸν ἀμοιβαῖον σκοπὸν τῆς συνάψεως αὐτῶν.

Τὴν ἰδιότυπον (*suí generis*) καὶ καινοφανῆ ἐρμηνείαν ταύτην περὶ τῆς ἰσχύος τῶν συνθηκῶν, δὲν τὴν ἐγνωρίζομεν, διότι ὑπῆρξαμεν πάντοτε πιστοί, ὀρθόδοξοι τηρηταὶ αὐτῶν.

Τὸ σφάλμα, ὅμως, καὶ ἐν προκειμένῳ τῆς Ἑλλάδος ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι, δὲν προέβη, ἀμέσως τότε καὶ ὡς ἀντίποινον, εἰς τὴν καταγγελίαν τῶν ἐλληνοσερβικῶν συμφωνιῶν Ἀθηνῶν τῆς 10 Μαΐου 1914 καὶ Βελιγραδίου τῆς 10 Μαΐου 1923 περὶ τῆς ζώνης, τῶν στηριζομένων εἰς τὸ ἄρθρον 7 τῆς συνθήκης συμμαχίας 1913, ἐφ' ὅσον ἡ Σερβία οὐ μόνον ἔθεσε τέρμα εἰς τὴν ἰσχύν ταύτης, ἀλλ' καὶ ἠρνεῖτο ἕως τότε, πεισμόνως, νὰ τὰς ἐφαρμόσῃ, αἱ δὲ παραχωρηθεῖσαι δι' αὐτῶν διευκολύνσεις εἰς τὸ σερβικὸν ἐμπόριον ἦσαν ἀρρήκτως συνδεδεμέναι μετὰ τῆς καταγγελθείσης συμφωνίας.

Κατόπιν τοῦ σερβικοῦ τούτου πραξικοπήματος αἱ σχέσεις μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν ὠξύνθησαν κρισίμως.

Τὸ ἔγγραφον τῆς καταγγελίας οὐδεμίαν νύξιν περιεῖχε περὶ τῆς συμβάσεως Βελιγραδίου τοῦ 1923 καὶ ἀνέγραφεν ὡς ἐμφανῆ δικαιολογίαν τοῦ πραξικοπήματος τὴν ὑπογραφήν, κατὰ Σ/βριον 1924, ἐν Γενεύῃ τοῦ πρωτοκόλλου προστασίας τῆς σλαβομακεδονικῆς μειονότητος καὶ ὅπερ παρέμεινε γνωστὸν εἰς τὴν διπλωματικὴν ἱστορίαν τῶν Βαλκανίων ὡς «πρωτόκολλον Πολίτη - Κάλφωφ». Τὸ πρωτόκολλον ἐκεῖνο, ὑπογραφὲν ἐκ πρωτοβουλίας τοῦ ἐν Παρισίοις Ἑλλήνου Πρεσβευτοῦ Νικ. Πολίτη, ἀντιπροσώπου τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν Κ.Τ.Ε., οὐτινος καὶ τὸ ὄνομα φέρει, καὶ ἐν ἀγνοίᾳ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, ἀπεδοκιμάσθη ἀμέσως οὐ μόνον ὑπὸ ταύτης, ἀλλὰ καὶ τῆς Βουλῆς καὶ οὐδέποτε ἐφηρμόσθη, διότι ἡ Ἑλλάς προσέφυγε καὶ εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς Κ.Τ.Ε. αἰτουμένη τὴν ἀκύρωσιν τούτου, ὡς ἀντικειμένου εἰς τὰς ὑποχρεώσεις της, τὰς ἀπορρεούσας ἐκ τῶν συνθηκῶν περὶ εἰρήνης τοῦ 1919, διὰ τὴν προστα-

— 80 —

σίαν τών μειονοτήτων. Καί τὸ Συμβούλιον ἀπεδέχθη τὴν ἑλλη-
νικὴν αἴτησιν — ἣν ὑπεστήριξεν αὐτοπροσώπως ὁ Ἐλευθέριος
Βενιζέλος, κατὰ παράκλησιν τῆς Ἑλλάδος, ὡς συνέβη καὶ πρό-
τερον καὶ βραδύτερον εἰς ἄλλας δυσχερεῖς περιστάσεις τῆς —
καὶ ἠκύρωσε τὸ πρωτόκολλον.

Καὶ ἦτο δικαιολογημένον τὸ διατυπωθὲν τότε ἑλληνικὸν
παράπονον, ὅτι ἐφ' ὅσον ἐπρόκειτο περὶ διευθετήσεως ἐνὸς
τόσῳ μικροῦ ζητήματος, ἡ δὲ Ἑλλάς ἐξεδήλωσεν ἀμέσως τὴν
πρόθυμον διάθεσιν τῆς πρὸς τοῦτο, δὲν ἤξιζε νὰ γίνῃ ἡ καταγ-
γελία τῆς συμβάσεως, ἐάν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι, ἡ ἀρξαμένη ἀπὸ
τοῦ 1912 πολιτικὴ συμμαχία μετὰ τῆς Σερβίας, ἔδωσε, μέχρι
τῆς ἐν ἔτει 1924 καταγγελίας τῆς, εἰς τρεῖς ἀλληλοδιαδόχους
πολέμους (1912, 1913, καὶ 1916—1918), εὐεργετικά ἀποτελέ-
σματα ὑπὲρ τῶν δύο χωρῶν καὶ συνεπῶς τὰς ἦνωνεν ἡ ἱστο-
ρία τοῦ ἀπὸ κοινοῦ χυθέντος αἵματος καὶ τὰς συνέδεον ζωτι-
κώτατα κοινὰ συμφέροντα.

Ἐπιστεύσαμεν πολὺ εἰς τὴν στερεότητα ἐνὸς δεσμοῦ, ὅστις
ἐδημιουργήθη ὑπὸ εἰδικάς, δι' ἀμφοτέρας τὰς χώρας, συνθήκας.

Κατὰ Μάϊον τοῦ 1925, ἦτοι μετὰ ἐπτάμηνον ἀπὸ τῆς κα-
ταγγελίας τῆς συμμαχίας, ὁ ἐν Ἀθήναις Σέρβος Πρεσβευτῆς
εἰς συνομιλίαν τοῦ μετὰ τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Ἐξωτερικῶν ὑπη-
νίχθη καὶ τὴν καθυστέρησιν τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τοῦ ἄρ-
θρου 3 τῆς συμβάσεως Βελιγραδίου 1923 ἀπαλλοτριώσεως τοῦ
ἀναγκαιοῦντος διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῆς ζώνης χερσαίου χώ-
ρου τῆς καὶ ἐδόθη, ἀμέσως, ἱκανοποιητικὴ ἀπάντησις, διότι τὸ
Ὑπουργεῖον Δημοσίων Ἔργων προέβη εἰς τὴν ἀπαλλοτριώσιν
καὶ παράδοσιν τούτου πρὸς τὴν Σερβικὴν Κυβέρνησιν, χωρὶς,
ὅμως, καὶ νὰ χρησιμοποιηθῇ ὑπὸ ταύτης δι' ὄν σκοπὸν προωρί-
ζετο καὶ ἐζητήθη.

Ἀλλὰ καὶ ἡ διπλῇ αὕτῃ φιλικὴ χειρονομία τῆς Ἑλληνικῆς
Κυβερνήσεως κατ' οὐδὲν ἴσχυσεν ὅπως ἐξευμενίσῃ τοὺς Σέρ-
βους, κινουμένους, πάντοτε, ἐπὶ προγράμματος πολιτικῶν ἐπι-
διώξεων καὶ ὑπὲρ ἀμέσως κατόπιν ἔλαβεν ἀρχὴν ἐκτελέσεως.
Ἀλλὰ κατὰ κανόνα, τὰ θαύματα διαρκοῦν ἐπ' ὀλίγον, αὐτὸ
ἐτελείωσεν ἐνωρίτερον, ὡς θὰ ἐκτεθῇ.

Ἡ μεταβάσα εἰς Βελιγράδιον ἑλληνικὴ διπλωματικὴ ἀντι-
προσωπεῖα διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συμμαχίας, ἠναγκάσθη νὰ
ἐπιστρέψῃ ἄπρακτος, διότι εὐρέθη πρὸ δυσαρέστων ἐκπλήξεων,
ἐνώπιον νέων σερβικῶν ὀξιώσεων καὶ ὡς πρὸς τὴν δῆθεν ἀνε-

— 81 —

πάρκειαν τῆς οὐδέποτε ἕως τότε λειτουργησάσης ζώνης καὶ ὥς πρὸς τὴν διοίκησιν τοῦ ἐξυπηρετοῦντος τὸ σερβικὸν ἐμπόριον ἑλληνικοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου.

Ἀποφεύγομεν νὰ κατονομάσωμεν τὰς ἀξιώσεις ταύτας ἐνταῦθα, διότι ἀπετέλεσαν, μετὰ τινὰς μῆνας, τὴν τρίτην συμφωνίαν, Ἀθηνῶν τῆς 17 Αὐγούστου 1926, μὲ τὸ περιεχόμενον τῆς ὁποίας θ' ἀσχοληθώμεν εὐθὺς ἀμέσως.

Ἡ διακοπὴ τῶν συζητήσεων καὶ τὸ ναυάγιον τῆς νέας συμφωνίας ὀφείλεται, ἀποκλειστικῶς, εἰς τὴν διατύπωσιν τῶν ἀνοικονομήτων ὑπὸ τῶν Σέρβων ἀξιώσεων τούτων καὶ αἵτινες ἐκρίθησαν, ὑπὸ τῆς ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας, ὡς ἀνεπίδεκτοι συζητήσεως, μὲ οἰανδήποτε δόσιν ὑπομονῆς καὶ καλῆς θελήσεως.

Ἡ διακοπὴ αὕτη, ἀποφασισθεῖσα ὑπὸ τῆς Κοινοβουλευτικῆς Κυβερνήσεως, ἀπετέλεσεν αὐτονόητον ἀπάντησιν, ἐγκειμένην, διὰ πρώτην φοράν, εἰς τὴν φύσιν, ἀλλὰ καὶ τὴν οὐσίαν τῶν συνεχῶς παραμεριζομένων ἑλληνικῶν συμφερόντων.

Οὕτως ἡ συζήτησις ἀνεβλήθη *sine die*.

Ἀλλὰ τὴν αὐτὴν ἀποτυχίαν ἐσημείωσαν καὶ αἱ διεξαχθεῖσαι ἐν Θεσσαλονίκῃ, ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου 1925 μέχρι Φεβρουαρίου 1926, διαπραγματεύσεις μετὰ τῶν τεχνικῶν ἀντιπροσώπων τῶν δύο χωρῶν διὰ τὰ διαρκῶς δημιουργούμενα ζητήματα τῶν ἰδρυθησομένων ὑπηρεσιῶν τῆς ἀδοκιμάστου ζώνης.

Ἡ αἰτιολογία τῆς διττῆς ταύτης ἀποτυχίας ἐξετέθη ἀπὸ σύγχρονον τότε ὑπηρεσιακὸν μελετητὴν τῆς σερβικῆς ζώνης ὡς ἑξῆς: «Ἐκεῖ, ἐν Θεσσαλονίκῃ, τὸ πρῶτον ἀτόλμως, ἀλλ' ἐπιμόνως, ἐνεφανίσθησαν μία πρὸς μίαν ἔπασσαι αἱ σερβικαὶ ἀξιώσεις, αἵτινες ὑπὸ τύπον ἐρμηνείας τῆς ὑφισταμένης συμβάσεως Βελιγραδίου 1923 καὶ τῶν συναφῶν πρωτοκόλλων, ἐσκοποῦν τὴν ριζικὴν μεταρρύθμισιν αὐτῆς καὶ τὴν ἐκχώρησιν οὐσιωδεδεσμάτων προνομίων, ἀντιτιθεμένων εἰς τὴν βάσιν αὐτῆς ταύτης τῆς ἀρχικῆς συμφωνίας» (Π. Παπατσώνης ἐν «Οἰκονομικῷ Ταχυδρόμῳ» τῆς 5 Σ/βρίου 1926).

Ματαίως ἐπεδίωξεν ἡ ἑλληνικὴ τεχνικὴ ἀντιπροσωπεία νὰ πείσῃ τὴν σερβικὴν διὰ στατιστικῶν καὶ ἄλλων στοιχείων, ἅτινα ἐθεωροῦντο ἀπὸ ἀντικειμενικοὺς ἀκροατὰς ὡς ἀδιαφιλονείκητοι ἀποδείξεις περὶ τῆς ὀρθότητος τῶν ἐπιχειρημάτων της. Οἱ Σέρβοι ἀντέταξαν εἰς τὴν πυκνὴν ταύτην ἐπιχειρηματολογίαν ἀντιρρήσεις ὅχι μόνον ἀβασίμους καὶ κατ' ἐπίφασιν, ἀλλὰ καὶ προκλητικὰς εἰς τὴν λογικὴν.

— 82 —

Ἡ ρητορική, ὅμως, δέν ἀρκεῖ ν' ἀναπληρώσῃ τὰ ἐλλείποντα ἐπιχειρήματα.

Μετὰ τὴν ἐπὶ τινὰς μῆνας ὀλοσχερὴ διακοπὴν οἰασθήποτε συνομιλίας ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς ἀνανεώσεως τῆς συμμαχίας, νευραλγικοῦ δὲ διὰ τὴν ἐλληνικὴν Κυβέρνησιν, ἀλλὰ μὲ τὴν λύσιν οὐτινος ἢ σερβικῆς συνεδύασεν, ἀναποσπαστως, τὸ κατ' αὐτὴν ἐκκρεμοῦν πρόβλημα τῆς ἀνεπαρκείας τῆς ζώνης, ἐμεσολάβησεν ἡ προετοιμασθεῖσα συνάντησις ἐν Ἑλβετίᾳ τῶν δύο Ὑπουργῶν τῶν Ἐξωτερικῶν Λ. Ρούφου καὶ Μ. Νίντοιτς καθ' ἣν καὶ ἀπεφασίσθη ἡ ἔναρξις νέων διαπραγματεύσεων. Ἀλλὰ ρητῶς ἐδηλώθη εἰς τὸν Ἕλληνα Ὑπουργόν, ἐπειγόμενον νὰ προωθήσῃ, καθ' οἷονδήποτε τρόπον, ταύτας καὶ κατεχόμενον οὕτως ἀπὸ ἀκάθεκτον ἐπιτυχομανίαν, ὅτι ἡ ἀποδοχὴ τῶν σερβικῶν προτάσεων — ἀξιώσεων περὶ ζώνης ἀπετέλει τὸ sine qua non τῆς ἀνανεώσεως τῆς συμμαχίας. Αἱ καθησυχαστικαὶ ὑποσχέσεις τοῦ Ἑλλήνου Ὑπουργοῦ, ἐμπνευσμέναι ἀπὸ προσωπικὴν μόνον φιλοδοξίαν, ὑπῆρξαν ἐπίσης σαφεῖς καὶ ἀνεπιφύλακτοι, ὥς προκύπτει ἐκ τοῦ καταπληκτικοῦ ἀποτελέσματος τῶν μετέπειτα ἐπισήμων συνομιλιῶν.

Αἱ νέαι διαπραγματεύσεις διεξήχθησαν ἐν Ἀθήναις. Συμμετέσχον δὲ τούτων ἀπὸ Σερβικῆς πλευρᾶς, ὁ Ὑπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου τῆς Γιουγκοσλαβίας, ὁ Διευθυντὴς τῆς σερβικῆς ζώνης, ὅστις εἶχε διορισθῇ ἀπὸ τοῦ 1924 χωρὶς νὰ λειτουργήσῃ ἡ ζώνη, καὶ ἄλλοι εἰδήμονες διὰ τὸ θέμα τεχνικοί, ἐν ᾧ τὴν Ἑλλάδα ἀντεπροσώπευε μόνον ὁ Ὑπουργὸς τῶν Ἐξωτερικῶν καὶ ὅστις ἐν ᾧ ἤρχισε μὲ τὸ νὰ πολλαπλασιάσῃ τὰς ἀντιρρήσεις του κατὰ τῶν σερβικῶν ἀξιώσεων, ἐτελείωσε μὲ τὸ νὰ συναινέσῃ εἰς ὅλας!

Αἱ διαπραγματεύσεις διεξήγοντο μὲ ἓνα εἶδος ἐσφραγισμένης μυστικότητος καὶ ἐν παντελεῖ ἀγνοίᾳ καὶ αὐτῶν τῶν ἀρμοδίων διὰ τὸ θέμα ὑπηρεσιῶν τῶν Ὑπουργείων, Ἐξωτερικῶν, Οἰκονομικῶν, Δημοσίων Ἔργων καὶ Μεταφορῶν, ἐξ οὗ καὶ παραιτήσεις ὑπαλλήλων ἐσημειώθησαν, ὥς ἦτο ἡ τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν, πρὸς ἀποτροπὴν ἐθνικῶν εὐθυνῶν.

Αἱ ἐκδηλώσεις διαμαρτυριῶν τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων εἰς οὐδὲν ἴσχυσαν ἔναντι τῶν ὑπεσχημένων ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ πρὸς τοὺς Σέρβους ἀποφάσεων, ὅστις οὕτως ἀπέδειξεν ὅτι εἶχε τὸ αἶσθημα καὶ τὸ θάρρος τῶν εὐθυνῶν του, ὅς ὅμως οὐδέποτε ἐκλήθη ἢ ἐζήτησεν ἵνα ἀποτίσῃ.

Ἡ τηρηθεῖσα μυστικότης ὡς πρὸς τὰς διαπραγματεύσεις, ἐν τῇ πραγματικότητι τὸν σερβικὸν μονόλογον, ἔδωσεν ἀφορμὴν νὰ ὑψωθῇ σιδηροῦν παραπέτασμα ὑποψίας διὰ τὰ τεκταινόμενα, διότι μία ἐκ τῶν ἰσχυροτέρων ἀσφαλειῶν περὶ τῆς εὐθύνης τῆς ἐπισήμου δράσεως εἶναι ἡ δημοσιότης. Διὰ τοῦτο, ὅταν ἀνηγγέλθη ἡ ὑπογραφή τῆς συμβάσεως ἡ κοινὴ γνώμη ἡγωνία νὰ μάθῃ ἐάν τὸ παραδοθὲν εἰς τὴν δημοσιότητα μέρος τῶν συμφωνιῶν ἦτο ἀληθῶς τὸ μόνον καὶ ἐν τῇ πραγματικότητι καὶ ὅτι δὲν παρέμεινε τίποτε τὸ οὐσιαστικὸν εἰς τὸ σκότος, μυστικὸν μεταξὺ τῶν διαπραγματευθέντων.

Μετά τινος ἡμέρας ἀνεκοινώθη ὅτι ὑπεγράφη ἐν Ἀθήναις, μεταξὺ τοῦ Ἑλλήνος Ὑπουργοῦ τῶν Ἐξωτερικῶν καὶ τοῦ Ὑπουργοῦ τοῦ Ἐμπορίου τῆς Γιουγκοσλαβίας, ἡ ὑπαγορευθεῖσα ὑπὸ ταύτης συμφωνία, τρίτη κατὰ σειρὰν, καὶ ἥτις εἰς τὴν χρονολογικὴν σειρὰν τῶν συμβάσεων περὶ ζώνης φέρει ἡμερομηνίαν 17 Αὐγούστου 1926.

Τέσσαρες ἡμέρας πρὸ τῆς ὑπογραφῆς τῆς, οἱ ἀρχηγοὶ τῶν κομμάτων Α. Μιχαλακόπουλος, Γ. Καφαντάρης, Α. Παπαναστασίου καὶ Ἰω. Μεταξᾶς ἀπηύθησαν εἰς τὸν Πρωθυπουργὸν Α. Εὐταξίαν ἐπιστολάς, διὰ τῶν ὁποίων καθίστων τὴν Κυβέρνησιν τοῦ ὑπεύθυνον τῆς φημολογουμένης συνάψεως συμφωνιῶν, αἱ ὁποῖαι ἐξέθετον εἰς κίνδυνον ὕψιστα ἔθνικα συμφέροντα.

Καθ' ἃ δ' ἐγνώσθη εὐθὺς ἀμέσως, αἱ σερβικαὶ ἀξιώσεις, αἵτινες ἐθεωρήθησαν, ἀπὸ τὰς ἑλληνικὰς ἀντιπροσωπείας Βελιγραδίου καὶ Θεσσαλονίκης, ὡς ἀνήκουσαι εἰς τὴν σφαῖραν τῆς φαντασίας καὶ οὐδεὶς ἠδύνατο νὰ πιστεύσῃ ὅτι θὰ ἔφθανον ποτὲ εἰς ἔμπρακτα ἀποτελέσματα, ἀπετέλεσαν, ὡς ὑπερώριμος καρπὸς τῆς προηγηθείσης μακρᾶς σερβικῆς πιεστικῆς προσπάθειας, τὴν οὐσίαν τῆς ὑπογραφείσης νέας συμφωνίας. Τὸ κοινὸν ἀντελήφθη, ὅτι εἴχομεν ἀναγκασθῇ νὰ ὑποκύψωμεν εἰς ὅλας τὰς βαρυτάτας θυσίας τοῦ ἔθνικοῦ μας γοήτρου. Ὡς δὲ θέλει ἀποδειχθῇ ἐκ τῆς ἀναλύσεως τοῦ περιεχομένου τῆς συμφωνίας, ὅπερ εἶχε συνταχθῇ ἐν Βελιγραδίῳ εἰς τὴν γαλλικὴν, οἱ συντάκται τοῦ ἐπεδίωξαν νὰ εὕρουν διατυπώσεις, αἵτινες ἐπλήγωναν τὰς ἑλληνικὰς εὐθυξίας.

Ἡ συμφωνία ἐν τῇ πραγματικότητι περιελάμβανε πολλὰς συμβάσεις, ἐξ ὧν ἡ κυρία, φέρουσα τὸν τίτλον «σύμβασις συμπληρωματικὴ τῆς συμβάσεως Βελιγραδίου 10 Μαΐου 1923», ἀπετελεῖτο ἐξ 127 ἄρθρων, ἐν ᾧ ἡ κυρία εἶχεν ἀποτελεσθῇ, ὡς

— 84 —

ἐλέχθη, ἐκ 14 μόνων ἄρθρων. Ὑπῆρχε κατόπιν ἡ συμφωνία περὶ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου καὶ συγκοινωνιῶν ἐκ 37 ἄρθρων, μία ἄλλη περὶ σιδηροδρομικῶν σταθμῶν καὶ συνόρων, ἄλλη περὶ εἰδικῶν σιδηροδρομικῶν τιμολογίων διὰ τὰς κατ' εὐθείαν μεταφοράς, ἐπὶ πλέον δὲ διάφορα παραρτήματα, σχολιοτενεῖς κανονισμοί, διὰ τὰς ὑπηρεσίας τῆς ζώνης, ἥτοι λιμενικήν, ἀνταποκρίσεως, ὑγειονομικήν, κτηνιατρικήν, τελωνειακὴν κ.τ.λ., αἵτινες ἐπρόκειτο νὰ λειτουργήσουν.

Αἱ γενικαὶ γραμμαὶ τῆς συμφωνίας εἶχον, ἐν βραχυλογίᾳ, ὡς ἑξῆς :

α) Ἐδημιουργεῖτο ἰδιότυπον καθεστῶς διὰ τὴν ἐλληνικὴν σιδηροδρομικὴν γραμμὴν Γευγελῆς — Θεσσαλονίκης, διότι καθιεροῦτο ἐλληνοσερβικὴ συγκυριότης ἐπ' αὐτῆς, ἐξαντλοῦσα, ὅμως, καὶ ἀπορροφῶσα τὰ δικαιώματα τῆς ἐλληνικῆς ἐξουσίας. Τὰ σερβικὰ ἐμπορεύματα θὰ μετεφέροντο μόνον διὰ σερβικῶν ἀμαξοστοιχιῶν, αἵτινες θὰ ἔφερον τὴν σερβικὴν σημαίαν ὡς καὶ προσωπικὸν σερβικὸν καὶ δὲν θὰ ὑπῆγοντο ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῶν ἐλληνικῶν ἀρχῶν. Ἐδημιουργεῖτο οὕτω σερβικὸν σιδηροδρομικὸν προτεκτοράτον ἐν Μακεδονίᾳ.

Ἐπὶ πλέον, ἰδρύετο ἐντὸς τῆς Θεσσαλονίκης χωριστὸς σερβικὸς σιδηροδρομικὸς σταθμὸς καὶ τοιοῦτοτρόπως ἡ ἐλληνικὴ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ, ἡ διασχίζουσα τὴν Μακεδονίαν μας, θὰ ἤρχιζεν ἀπὸ τὸ σερβικὸν ἔδαφος καὶ θὰ ἐτελείωνεν εἰς σερβικὸν πάλιν ἔδαφος, προεκτεινόμενον μέχρι τῆς θαλάσσης ἐπὶ ἀπαλλοτριωμένου ἐλληνικοῦ ἐδάφους.

β) Κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τοῦ σχεδίου τοῦ Κ. Στογιάνοβιτς, ἀντιπροσώπου τῆς Σερβίας εἰς τὴν μικτὴν Ἐπιτροπὴν τῆς συμφωνίας Ἀθηνῶν 1914, ἰδρύετο σερβικὸς λιμὴν ἐν Θεσσαλονίκῃ, ἐφ' ὅσον ἡ ζώνη ἀπετέλει σερβικὸν ἔδαφος καὶ ἐξηρεῖτο οἰασδήποτε ἀναμίξεως τῶν ἐλληνικῶν ἀρχῶν.

Τὸν λιμένα τοῦτον ἐδικαιοῦτο ἡ Σερβία νὰ θέτῃ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν καὶ ἄλλων χωρῶν, συνάπτουσα μετὰ τούτων συμβάσεις ἐκμισθώσεως τῆς ζώνης, ἀνευ οὐδεμιᾶς ἐλληνικῆς ἀναμίξεως. Διὰ τὴν τοιαύτην ἐκμετόλλευσιν τοῦ λιμένος τῆς, ἐπετρέπετο ἡ διαπλάτυνσις τοῦ χώρου τῆς ζώνης, ἵνα ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ἀξιώσεις τῆς νέας μορφῆς τῆς.

Τοῦτέστιν, ἡ Σερβία τὴν ἐλευθέραν ζώνην δὲν τὴν ᾔθελε πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ διαμετακομιστικοῦ τοῦ ἐμπορίου, ὡς ἰσχυρίζετο, ἀλλὰ πρὸς ἐπιχείρησιν, ἀφ' οὗ ἐπεζή-

— 85 —

τησε νά τῆς ἀναγνωρισθῇ δικαίωμα ἐκμισθώσεως ταύτης καί εἰς ἄλλα Κράτη.

γ) Τά πλοῖα θά εἰσέρχοντο εἰς τόν σερβικόν λιμένα ἄνευ ἐλέγχου τινός ὑπὸ τῶν ἐλληνικῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, διότι ἐδημιουργήθη εἰδική, ἀνεξάρτητος ὑγειονομική ὑπηρεσία, ἥς αἱ πιστοποιήσεις ἦσαν ὑποχρεωτικαί διὰ τὰς ἀρχάς ταύτας ὁλοκλήρου τῆς χώρας.

δ) Ἐδικοιοῦτο ἡ Σερβία νά χρησιμοποιήσῃ τὴν ἐπεκτεινόμενην διὰ τῆς συμβάσεως εἰς χώρον ζώνην πρὸς βιομηχανικὴν κατεργασίαν τῶν πάσης φύσεως καί προελεύσεως διαμετακομιζομένων ἐμπορευμάτων.

Μετεβάλλετο, τοὔτέστιν, ἡ οἰκονομικὴ μορφή τῆς ζώνης ἀπὸ ἐμπορικῆς, ὡς συνεφωνήθη διὰ τῆς συμβάσεως Βελιγραδίου 1923, εἰς ἐμποροβιομηχανικὴν, καὶ οὕτως ἐπῆρχετο ἀφομοίωσις τοῦ προορισμοῦ τῶν δύο ζωνῶν, ἐλληνικῆς καὶ σερβικῆς, ἐπὶ βλάβῃ τῆς πρώτης, λόγῳ τῶν πολλῶν προνομίων, ἅτινα ἀνεγνώριζοντο ὑπὲρ τῆς δευτέρας.

ε) Ἀνεγνώριζετο εἰς τὰ σερβικὰ πλοῖα δικαίωμα ἀκτοπλοΐας ἐν Ἑλλάδι, διότι αἱ ὑπὸ τούτων μεταφοραὶ μεταξὺ τῆς ζώνης, ἀποτελούσης ὡς ἐλέχθη σερβικὸν ἔδαφος, καὶ τῶν ἐλληνικῶν λιμένων καὶ τάνάπαλιν δὲν ἐθεωροῦντο ἀκτεμπορία.

Διὰ τοῦ προνομίου τοῦ ἐδαφίου τούτου ὡς καὶ τοῦ παραχωρηθέντος διὰ τοῦ ἀμέσως ἐπομένου ἐδαφίου, ἐπεφέρετο θανάσιμον πλῆγμα κατὰ τῆς ἀκτοπλοοῦσης ἐμπορικῆς ναυτιλίας μας, διότι ἅπαντα τὰ ἐμπορεύματα, ἅτινα θά συνεσσωρεύοντο ἐντὸς τῆς σερβικῆς ζώνης, ὡς κέντρου πλέον διεθνοῦς ἀγορᾶς, θά διοχετεύοντο, δι' ἐνθαρρυντικῶν σερβικῶν ἐπιχορηγήσεων (primes), πρὸς τὰ σερβικὰ πλοῖα, διὰ νὰ συναγωνισθοῦν τὰ ἐλληνικὰ ἐντὸς τῶν ἐλληνικῶν θαλασσῶν καὶ λιμένων.

στ) Παρείχετο δικαίωμα διεξαγωγῆς διὰ τῆς ζώνης γενικοῦ ἢ διεθνοῦς διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου ἀντὶ τοῦ ἐθνικοῦ, σερβικοῦ, ὡς εἶχε συμφωνηθῇ διὰ τῆς συμβάσεως Βελιγραδίου 1923. Ἐπεδιώκετο δὲ διὰ τοῦ ἐξαιρετικοῦ τούτου προνομίου νὰ καταστή ἡ αὕτη σταθμὸς διαμετακομίσεως ὁλοκλήρου τοῦ εἰσαγωγικοῦ καὶ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς Θεσσαλονίκης, ἐπὶ προφανεῖ ζημίᾳ οὐ μόνον τῆς μόνης μέχρι τότε δικαιουμένης τούτου ἐλληνικῆς ζώνης, ἀλλὰ καὶ τοῦ ἐμπορίου τῆς Θεσσαλονίκης.

Βάσει τῆς ἰσχύουσας συμβάσεως τοῦ Βελιγραδίου 1923, προορισμὸς τῆς σερβικῆς ζώνης ἦτο ἡ διευκόλυνσις τοῦ σερβι-

— 86 —

κοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου, τοῦ προοριζομένου διὰ τὰς λοιπὰς, ἐκτὸς τῆς Ἑλλάδος, χώρας, ὡς καὶ ἡ διὰ τῆς ζώνης εἰσαγωγή προϊόντων ἀλλοδαπῆς, ἐκτὸς τῆς Ἑλλάδος, προοριζομένων μόνον διὰ τὴν σερβικὴν ἀγορὰν καταναλώσεως. Αὕτῃ ἦτο ἡ ἔννοια τῆς διευκολύνσεως τοῦ σερβικοῦ ἐμπορίου διὰ Θεσσαλονίκης. Τὸ λοιπὸν ἐμπόριον, τὸ μὴ ἐξυπηρετοῦν τὰς ἀνάγκας τῆς σερβικῆς παραγωγῆς καὶ καταναλώσεως, τὸ σχετιζόμενον μὲ τὴν μετακόμισιν διὰ Θεσσαλονίκης, ἀνήκεν εἰς τὴν δραστηριότητα τῆς ἑλληνικῆς ζώνης, εἴτε ἑλληνικὸν ἦτο εἴτε ξένον.

Διὰ τῆς νέας συμβάσεως ἐπῆρχετο καὶ ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἀφομοίωσις τοῦ προορισμοῦ τῶν δύο ζωνῶν εἰς βάρος τῆς ἑλληνικῆς, πρὸς δὲ ὑπερτροφία τῆς σερβικῆς, κατόπιν μάλιστα τῆς μετατροπῆς τῆς εἰς ἐμποροβιομηχανικὴν.

Οὕτω δὲ ἐδημιουργεῖτο κίνδυνος ἀνταγωνισμοῦ περὶ οἰκονομικῆς ἐπικρατήσεως μεταξὺ τῶν δύο τούτων οἰκονομικῶν κατασκευασμάτων, παρὰ τὴν περὶ τοῦ ἐναντίου διάταξιν τοῦ ἄρθρου 6 τῆς συμβάσεως Βελιγραδίου 1923, τὴν ὁποίαν ἰσχυρίζετο ἡ νέα σύμβασις ὅτε συνεπλήρου, ἐν ᾧ ἐν τῇ πραγματικότητι ἀνέτρεπεν ἐξ ὀλοκλήρου.

Ἡ εὐχέρεια δ' αὕτῃ διὰ τοὺς τρίτους, νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν σερβικὴν ζώνην διὰ τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριόν των, ἀπετέλει προνόμιον, ὅπερ οὐδεμία ἄλλη ἑλληνικὴ Κυβέρνησις, ἐκτὸς τῆς δικτατορικῆς, σεβομένη ἑαυτὴν καὶ τὰ συμφέροντα τῆς χώρας, ἠδύνατο νὰ παραχωρήσῃ, ὡς ἀντίθετον οὐ μόνον πρὸς τὰ κυριαρχικὰ δικαιώματα τῆς Ἑλλάδος ἐπὶ τῆς Θεσσαλονίκης καὶ ἄτινα ἡ Σερβία ὑπεσχέθη, κατ' ἐπανάληψιν ἐγγράφως ἵνα σεβασθῇ, ἀλλὰ καὶ πρὸς τὸ κοινὸν διεθνὲς δίκαιον, ὡς καὶ τὴν πρακτικὴν τῶν λοιπῶν παγκοσμίων λιμένων.

ζ) Καθιεροῦτο ἡ ὑποχρεωτικὴ προσχώρησις τῆς Ἑλλάδος εἰς πᾶσαν συμφωνίαν περὶ διαμετακομίσεως, μέσῳ Θεσσαλονίκης, ἣν ἤθελε συνάψῃ ἡ Σερβία μετὰ τρίτης χώρας, συμφωνία τούτέστι μεταβάλλουσα τὴν Ἑλλάδα εἰς δορυφόρον τῆς Σερβίας!

η) Ἀνεγνωρίζετο δικαίωμα ἐπεκτάσεως τοῦ χώρου τῆς σερβικῆς ζώνης, ἀναλόγως πρὸς τὰς ἀξιώσεις οὐ μόνον τῆς νέας μορφῆς τῆς, ὡς ἐμποροβιομηχανικῆς καὶ κέντρου ἀσκήσεως γενικοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐξελιξεῶς τῆς, εἰς βάρος φυσικὰ οὐσιωδῶν ἑλληνικῶν συμφερόντων ἐν ἐν τῷ λιμένι

Καὶ ἐλέχθη τότε παραστατικώτατα ἀπὸ ἐπίσημον Ἕλληνα

— 87 —

«θὰ ἦτο παράδοξον θέλων τις νὰ διευκολύνη εἰς τὸ νὸ φιλο-
ξενήσῃ τινὰ εἰς τὸν ἴδιον αὐτοῦ οἶκον, νὰ εὕρισκεται ἀπωθού-
μενος ὑπὸ τούτου ἀπὸ διαφόρους αἰθούσας μέχρις οὗ κατα-
τήσῃ κλεισμένος εἰς τὸ ἐλάχιστον διαμέρισμα».

θ) Ἐπετρέπετο, μονομερῶς, ἡ ἀθρόα ἀναγνώρισις τῆς σερ-
βικῆς ἰθαγενείας εἰς ὁλοκλήρους τάξεις πρώην ἐλλήνων πολι-
τῶν, πολιτογραφηθέντων δὲ ὑπὸ τῶν σερβικῶν ἀρχῶν προπα-
γανδιστικῶς, ἐν ᾧ χρόνῳ ἐφιλοξενοῦντο αὐταί, ὡς ἀπόδημοι,
ἐπὶ τοῦ ἐλληνικοῦ ἐδάφους.

ι) Ἀνεγνωρίζετο δικαίωμα ἐπεμβάσεως τῆς Σερβίας ἐν
Ἑλλάδι ὑπὲρ σλαβικῆς μειονότητος ἐλληνικῆς ἰθαγενείας, μο-
λονότι αὕτη κατήγγειλε, πρὸ ἔτους, τὴν ὑφισταμένην ἀπὸ τοῦ
1913 συμμαχίαν μετὰ τῆς Ἑλλάδος, ἀκριβῶς λόγῳ τῆς προστα-
σίας, ἣν καθιέρου ὑπὲρ τῆς μειονότητος ταύτης τὸ καταργηθὲν
πρωτόκολλον Πολίτη· Κάλφωφ. κλπ.

Αἱ δύο τελευταῖαι ἀξιώσεις, καθαρῶς πολιτικῆς φύσεως,
οὐδεμίαν οὐδὲ πόρρωθεν εἶχον σχέσιν μὲ τὴν διευκόλυνσιν τοῦ
σερβικοῦ ἐμπορίου. Ἡ περίστασις, ἐν τούτοις, ἐφάνη πρόσφο-
ρος εἰς τοὺς Σέρβους νὰ ρυθμίσουν ὅλα τὰ ἐκκρεμῆ μεταξὺ
τῶν δύο χωρῶν ζητήματα, ἀφ' οὗ ἐκυβέρνησιν τὴν Ἑλλάδα ἡ αὐ-
θαιρεσία τῆς ἡθικῶς ἀδιστάκτου δικτατορίας. Παραδόξως τὴν
τελευταίαν στιγμὴν ἀπέσυραν τὴν ἀξιῶσιν των περὶ ρυθμίσεως
καὶ τοῦ ζητήματος τῆς Σερβικῆς Μονῆς τοῦ Ἀθῶ.

Αἱ ἐκτεθεῖσαι, περιληπτικῶς, διατάξεις ἐνίων μόνον ἐκ τῶν
συμβάσεων ἐκείνων, συμβάσεων προδοσίας, ὡς
ἀπεκλήθησαν τότε ἐν Ἑλλάδι, περιεῖχον τὴν φύσιν καὶ τὴν ἐκ-
τασιν τῶν ἐλληνικῶν θυσιῶν, τὰς ὁποίας ὅμως ἡ γείτων χώρα
ἐθεώρει ὡς τὸν ἀκρογωνιαίον λίθον, ἐπὶ τοῦ ὁποίου θὰ ἡδύ-
νατο νὰ ἐδραιωθῇ ἡ νέα ἐλληνοσερβικὴ φιλία, ἐν ᾧ ἐν τῇ πρα-
γματικότητι ἔθετον ἀσφαλῆ τὰ θεμέλια τῆς ἐστίας διηνεκῶν
προστριβῶν καὶ διαρκοῦς ἐχθρότητος, ὥστε δικαίως νὰ ἐγεν-
νᾶτο εἰς τὴν ψυχὴν παντὸς Ἑλλήνος ἡ ἰδέα, ὅπως ἀποσείσῃ,
καταργήσῃ τὰς ὀβριστικὰς ἐκείνας δουλείας.

Οὕτως ἡ Γιουγκοσλαβία ἐχρησιμοποίη-
σεν ἐναντίον τῆς Ἑλλάδος τὴν πεῖραν, ἣν
ἀπέκτησε πάλαι ποτὲ ὡς μικρὰ Σερβία ἐκ
τῆς σκאיᾶς πρὸς αὐτὴν συμπεριφορᾶς τοῦ
οἰκονομικοῦ αὐθέντου της, τῆς Αὐστρίας.

Ἄλλ' ἡ ἀρχὴ τῆς ἐλευθερίας τῆς διαμετακομίσεως, ἐν ὄνό-

— 88 —

μάτι τῆς ὁποίας διεπράχθησαν εἰς βάρος τῆς Ἑλλάδος αἱ ἐκτεθεῖσαι ἀσχημῖαι, δὲν παρέχει εἰς τὸ ὑπὲρ οὗ αὕτη ξένον Κράτος τὸ δικαίωμα, ὅπως εἰσχωρήσῃ εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ φιλοξενούντος Κράτους, ἀλλ' ἀπλῶς ὅπως προσεγγίσῃ ἢ διατρέξῃ τοῦτο. Ὡς ἐπίσης, ἡ ἀρχὴ τῆς ἐλευθερίας τῆς διαμετακομίσεως δὲν ἐπιδιώκει νὰ παραβλάψῃ τὰ εἰδικὰ συμφέροντα τῶν λαῶν, οὔτε τὰ δικαιώματά των, οὔδὲ νὰ θίξῃ τὰ αἰσθήματα καὶ τὰς πατριωτικὰς αὐτῶν εὐαισθησίας, ὥς τὸ ἐπραξαν αἱ ἐπιβληθεῖσαι συμφωνίαι, ἀπολύτως ἀντίθετοι καὶ πρὸς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 7 τῆς συμμαχίας 1913, τὴν τήρησιν τῆς ὁποίας εἶχεν ὑποσχεθῇ ἡ Σερβία καὶ ἐγγράφως.

Καὶ δικαιολογημένως τότε διευπλώθησαν ὁμόφωνα τὰ ἐλληνικὰ παράπονα, ὅτι ἡ ὁμορφία Ἑπικράτεια, ὑπὸ τὸ πρῶτον σχῆμα τῆς συμμαχίας καὶ φίλης καὶ τὴν δικαιολογίαν τῆς ἱκανοποιήσεως ἀνυπόκτου ἀνάγκης, ἐπωφελήθη, διὰ δευτέραν φοράν, τῶν κρισίμων ἐξωτερικῶς, λόγῳ τῆς γενομένης ἀποπείρας ἐλληνικῆς εἰσβολῆς εἰς τὴν Βουλγαρίαν καὶ τῆς σχεδιαζομένης, ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῆς Ἰταλίας, νεωτέρας ἐπιδρομῆς εἰς βάρος ἄλλης βαλκανικῆς χώρας, καὶ τῶν δυσχερῶν ἐσωτερικῶς, ὥς ἐκ τῆς ὑπάρξεως δικτατορίας, περιστάσεων, ἃς διήρχετο ἡ χώρα μας, ἵνα ἀποσπάσῃ, διὰ παντοειδοῦς πίεσεως, παραχωρήσεις θιγούσας τὰ ὅρια τοῦ ἐθνικοῦ ἐγκλήματος καὶ αἵτινες ἔτρωσαν, βαθύτατα, τὴν ἐλληνικὴν ψυχὴν, διὰ τὰς ταπεινώσεις, εἰς ἃς ὑπέβαλε διαδοχικῶς τὴν Ἑλλάδα πρὸς ἐπίτευξιν των· παραχωρήσεις δ' αἵτινες, ὥς ἐγνώριζεν ἐκ τῶν προηγηθεισῶν διαπραγματεύσεων μετὰ τῶν νομίμων, τῶν Κοινοβουλευτικῶν Κυβερνήσεων, ἦσαν ἀπαράδεκτοι διὰ τὴν χώραν μας.

Εἰς ἀντάλλαγμα τῆς καταρρακώσεως ταύτης τοῦ γοήτρου τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους, ἡ Σερβία συγκατετέθη νὰ ὑπογράψῃ συγχρόνως ἀπλοῦν σύμφωνον φιλίας, παραπλήσιον τοῦ παραδεδεγμένου τύπου τῆς Κ.Τ.Ε., τριετοῦς δὲ μόνον διαρκείας, ἀντὶ τῆς ἀπλῆς ἀνανεώσεως, *sic et simpliciter* καὶ δεκαετοῦς ἰσχύος, ἀμυντικῆς συμμαχίας τοῦ 1913, ἣν τόσῳ ἐπιμόνως ἐπέζητει ἡ τότε Δικτατορικὴ Κυβέρνησις.

Οὕτως ἡ Ἑλλὰς ἀντήλλαξε δικαιώματα ἔναντι ἐλπίδος, μὴ πραγματοποιηθείσης. Ἀντιθέτως, λόγῳ τῆς βραχείας διαρκείας τῆς πολιτικῆς ταύτης συμφωνίας, διέτρεχε τὸν κίνδυνον νὰ εὗρεθῇ καὶ πάλιν ἐνώπιον νέων σερβικῶν ἀπαιτήσεων εἰς ἀντάλλαγμα τῆς ἀπλῆς ἀνανεώσεως ἢ τῆς παρατάσεως αὐτῆς.

— 89 —

Ὡς, ὅμως, θά ἴδωμεν ἐν τοῖς ἐπομένοις, κατὰ τὴν ἐξιστόρησιν τῆς τετάρτης ἐλληνοσερβικῆς συμφωνίας περὶ ζώνης, ὁ Ἐλευθέριος Βενιζέλος ἀπέκρουσε, κατὰ Σ/βριον 1928, τὴν ἐπιμόνως προσφερθεῖσαν ὑπὸ τῆς Γιουγκολαβίας ἀμυντικὴν συμμαχίαν, προτιμήσας ταύτης τὸ σύνθημα τότε δι' ὅλα τὰ Κράτη σύμφωνον φιλίας τοῦ τύπου τῆς Κ.Τ.Ε.

Ὁλόκληρος ἡ Ἑλλάς διετέλει ὑπὸ τὸ κράτος τῆς καταπλήξεως, ὅταν ἐπληροφορήθη τὸ περιεχόμενον τῆς ὑπαγορευθείσης συμφωνίας. Ἡ κατάπληξις ἐν συνεχείᾳ μετεβλήθη εἰς κύμα ὀδυνηρᾶς ὀργῆς κατὰ τῶν ὑπευθύνων. Τὸ σκάνδαλον ἐμονοπώλησε τὴν κοινὴν γνώμην, δι' ὃ καὶ ἔσπευσαν νὰ διαμαρτυρηθοῦν, σύσσωμος ὁ πολιτικὸς κόσμος, ὁ Στρατός (τὸ Γενικὸν Ἐπιτελεῖον Στρατοῦ καὶ οἱ Διοικηταὶ τῶν ἐδρευόντων ἐν Μακεδονίᾳ Σωμάτων), ὁλόκληρος ὁ Ἑλληνικὸς τύπος, ἀπασαί εἰς ἐπαγγελματικαὶ ὁργανώσεις τῆς Ἑλλάδος καὶ ζωηρότερον πάντων ὁ κυρίως θιγόμενος ἐκ τῆς συμφωνίας πληθυσμὸς τῆς Β. Ἑλλάδος, τοῦ προμαχῶνος τούτου τῆς Ἑλλάδος.

Περισσότερον παρὰ ποτὲ ἄλλοτε ἡ Ἑλλάς ὠρθώθη ἔναντι τῆς ἀνθελληνικῆς Κυβερνητικῆς πράξεως, ἀλλὰ καὶ τῆς ξενικῆς ἐπιβολῆς καὶ ἐπιβουλῆς, ὡς μία φανατικῶς ἐνιαία κοινότης.

Ἀποτέλεσμα τῆς γενικῆς ταύτης ἐξεγέρσεως ὑπῆρξεν ἡ βία ἀνατροπὴ τῆς Δικτατορίας, τὴν παραμονὴν ἀκριβῶς τῆς κυρώσεως τῆς συμφωνίας. Ὁμίλησε πλέον ἡ ἐξουσία τῆς κοινῆς γνώμης. Εἰς Κυβέρνησιν, ἥτις ἔδωσε τὸ παράδειγμα τῆς παρανομίας, διὰ τῆς ὑπογραφῆς τῆς προδοτικῆς συμφωνίας, ἀπῆντησεν ὁ προδοθεὶς λαός, μὲ τὸ δικαίωμα ὕπερ τοῦ ἔδιδεν ὁ ἀπαράγραπτος νόμος τῆς ἠθικῆς, διὰ μιᾶς ἐπαναστάσεως, ἡ δὲ δικτατορία, ἥτις εἶχεν ἰδρυθῆ ἐπὶ τῆς βίας, ἐπλήρωσε τὴν τιμὴν τῆς προελεύσεώς της.

Εἶναι παλαιὰ ἡ ἱστορία, ὅτι οἱ λαοί, κατὰ κανόνα, εἶναι ἀνώτεροι ἀπὸ τὰς κυβερνήσεις των.

Κατὰ περίεργον δὲ ἀναστροφὴν τῶν ὅρων, ἡ ἐγκατασταθεῖσα ἐν Ἑλλάδι τὸν Ἰούνιον τοῦ 1925 δικτατορία, ἐπρόβαλεν ὡς δικαιολογίαν τῆς ἀνατροπῆς τῆς νομίμου, τῆς Κοινοβουλευτικῆς Κυβερνήσεως, τὴν δὴθεν ἐνδοτικότητά ταύτης ἔναντι τῶν παραλόγων σερβικῶν ἀξιώσεων, ὡς εἶχε χαρακτηρίσει τμῆμα μόνον τῶν γενομένων παρ' αὐτῆς ἤδη ἀποδεκτῶν. Ὡς ὅμως εἶναι γνωστὸν ἐκ τῆς ἀνωτέρω ἐξιστορήσεως, ἡ Κοινοβουλευτικὴ ἐκείνη Κυβέρνησις διέκοψε τὰς διαπραγματεύσεις ἐν Βελιγραδίῳ, ὅταν διεπίστωσεν ὅτι οὐδεὶς συμβιβασμός, οὐ-

— 90 —

δεις συγκεκριασμός απόψεων ἦτο δυνατός. Καί ἡ στάσις τῆς Ἐπιτροπῆς Βελιγραδίου ἐπηρέασε τὰς ἀποφάσεις τῆς μετέπειτα τεχνικῆς Ἐπιτροπῆς Θεσσαλονίκης.

Ἐπειδὴ τὸ ζήτημα τῶν συμφωνιῶν τούτων παρέμενεν ἀνοικτόν, διευπλώθησαν δὲ ἐν Σερβίᾳ, παρὰ τῶν ὑπευθύνων, ἀμφιβολίαι διὰ τὴν ἀφορμὴν τῆς ἀνατροπῆς τῆς Δικτατορίας καὶ διὰ τὴν ἀντικειμενικότητα τῆς ἐνεργείας τῆς διαδεχθείσης αὐτὴν ἐξωκοινοβουλευτικῆς Κυβερνήσεως πρὸς ματαίωσιν τῆς συμφωνίας, ἀπεφασίσθη ὅπως τεθῇ αὕτη ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς ἐκ τῶν νέων ἐκλογῶν προελθούσης Βουλῆς. Ἡ Κοινοβουλευτικὴ ἐπὶ τῶν Ἐξωτερικῶν Ἐπιτροπὴ εἰσηγήθη εἰς τὸ Νομοθετικὸν Σῶμα, διὰ τῆς ἀπὸ 24 Αὐγούστου 1927 ἐκθέσεώς της, τὴν ἀπόρριψιν τῆς συμφωνίας ἐπὶ αἰτιολογίᾳ ὅτι, «αἱ συμβάσεις» αὗται ἀφίστανται τῆς ἀρχικῶς ἀναληφθείσης ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος ὑποχρέσεως καὶ κατὰ τὴν βάσιν καὶ κατὰ τὸ περιεχόμενον. Καὶ ὥς πρὸς μὲν τὴν βάσιν, διότι ὁ ἀρχικὸς σκοπὸς ἦτο ἢ διευκόλυνσις καὶ μόνον τοῦ σερβικοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, ἐν ᾧ αἱ συμβάσεις Ἀθηνῶν τοῦ 1926 καθιέρωσαν, εἰς βάρος ὀρισμένου τμήματος τῆς Ἐπικρατείας, ὁλόκληρον σύστημα διεθνῶν δουλειῶν, αἵτινες δὲν δικαιολογοῦνται ποσῶς ἐκ τῶν πραγματικῶν ἀναγκῶν τοῦ σερβικοῦ ἐμπορίου. Κατὰ δὲ τὸ περιεχόμενον, διότι αἱ νέαι συμφωνίαι ἀναιροῦν, ὁλοσχερῶς, τὴν ἀρχικὴν πλήρη ἐπιφύλαξιν τῶν κυριαρχικῶν δικαιωμάτων τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους, ἅτε ἀφαιροῦσαι ἀπὸ τούτου τὴν ἐνάσκησιν πλείστων καθηκόντων καὶ δικαιωμάτων, ἅτινα εἶναι συνυφασμένα μετὰ τῆς ἐννοίας τῆς κυριαρχίας, ὥς αὕτη εἶναι διεθνῶς παραδεδεγμένη».

Προσέθεσεν, ὅμως, περαιτέρω ἡ Ἐπιτροπὴ, ὅτι ἡ προτεινομένη παρ' αὐτῆς ἀπόρριψις τῶν συμβάσεων ἀπετέλει συνάμα καὶ τὴν δεδηλωμένην ἐπιθυμίαν τοῦ ἔθνους, ὅπως παγίωσῃ μετὰ τῆς γείτονος Ἐπικρατείας σχέσεις εἰλικρινοῦς φιλίας καὶ διαρκοῦς συνεργασίας καὶ ὑπεδείκνυεν εἰς τὴν Κυβέρνησιν, Κοινοβουλευτικὴν πλέον, ὅπως ἐπιληφθῇ τοῦ ἔργου τῆς τούτου τὸ ταχύτερον.

Ἡ Βουλὴ κατὰ τὴν συνεδρίαν τῆς 25 Αὐγούστου 1927 καὶ μετὰ προηγουμένην προφορικὴν ἀνάπτυξιν τοῦ θέματος ὑπὸ τοῦ Προέδρου τῆς Κοινοβουλευτικῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν Ἐξωτερικῶν, Α. Σαχτούρη, πρῶην Πρεσβευτοῦ, μοναδικοῦ ἄλλως τε ὁμίλητο, ἀπέρριψεν ὁμοφώνως, διότι οὐδεὶς ἀντέλεξε, τὰς συμβάσεις Ἀθηνῶν καὶ ἔκρινε

ταύτας ὡς ἀνυπάρκτους, παρὰ τὰς ἐκ Βελιγραδίου, ἐπισήμους καὶ ἀνεπισήμους, συνηγορίας περὶ διατηρήσεως τῶν κεκτημένων ὑπὲρ τῆς Σερβίας ἀποτελεσμάτων.

Ὑπῆρξε, τότε, ἔκδηλος ἡ διάθεσις πολλῶν μελῶν τοῦ Κοινοβουλίου ὅπως ἐπιδιώξουν τὴν ριζικὴν ἐκκαθάρισιν τοῦ θέματος, δι' ἐπεκτάσεως τῆς συζητήσεως καὶ ἐπὶ τῆς ἰσχύος τῆς ἑλληνοσερβικῆς συμφωνίας Βελιγραδίου τῆς 10 Μαΐου 1923, ἣν ἐθεώρουν ὡς ἀτονήσασαν καὶ διότι δὲν ἐκυρώθη παντάπασιν ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Βουλῆς καὶ διότι κατηγγέλθη, τὸν Νοέμβριον τοῦ 1924, ὑπὸ τῆς Σερβίας ἡ Συνθήκη συμμαχίας τοῦ 1913, εἰς τὸ ἄρθρον 7 τῆς ὁποίας περιείχετο ἡ ἀρχικὴ συμφωνία περὶ διευκολύνσεως τοῦ σερβικοῦ ἐμπορίου καὶ ἐφ' οὗ ἐστηρίζετο ἡ σύμβασις Βελιγραδίου τοῦ 1923. Τοὺς Κοινοβουλευτικούς ἐκείνους κύκλους ἐπηρέασεν εἰς τὴν προσπάθειάν των ἡ ἐπὶ τοῦ ὅλου ζητήματος τῆς ἑλληνοσερβικῆς συμφωνίας διὰ τὸ σερβικὸν διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον ἔγκυρος γνώμη τοῦ ἐπὶ μακρὸν διευθύναντος τὴν ἐξωτερικὴν πολιτικὴν τῆς Ἑλλάδος Α. Μιχαλακοπούλου, ὅστις καὶ ἐνωρίτερον, ὡς Πρόεδρος τῆς Κοινοβουλευτικῆς Κυβερνήσεως 1925, καθ' ἣν διεκόπησαν ἀορίστως αἱ ἑλληνοσερβικαὶ συνομιλίαι περὶ ἀνανεώσεως τῆς συμμαχίας καὶ συμπληρώσεως τῆς περὶ ζώνης συμφωνίας τοῦ 1923, καὶ βραδύτερον, ὡς Ἀντιπρόεδρος τῆς ὑπὸ τὸν Ἐλευθέριον Βενιζέλον τετραετοῦς, 1928—1932, Κυβερνήσεως, ἐδήλωσε καὶ ἐπανελάμβανε, δοθείσης εὐκαιρίας, ὅτι «ἡ ζώνη ἐδόθη» τῷ 1923 εἰς τὴν Σερβίαν κατὰ φιλικὴν παραχώρησιν. Ἐδήλωσα πρὸς τοὺς διευθύνοντας τὴν ἐξωτερικὴν πολιτικὴν τῶν «Μεγάλων Δυνάμεων καὶ τοὺς γείτονas ἡμῶν, ὅτι τὴν συμφωνίαν τῆς ζώνης ἐὰν ἤμην Ὑπουργὸς οὐδέποτε ἤθελον ὑπογράψει, παραχωρηθεῖσαν ὅμως εἶμαι ὑποχρεωμένος ἵνα σεβασθῶ, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅπως χρησιμεύσῃ μόνον πρὸς ἐξυπηρέτησιν τοῦ σερβικοῦ ἐμπορίου, οὐχὶ δὲ καὶ νὰ μετατραπῇ εἰς ὑπόθεσιν μελλουσῶν ἀξιώσεων, οὔτε νὰ γίνῃ μοχλὸς πρὸς συγκλονισμόν καὶ καταστροφὴν τοῦ ἐμπορίου τῆς Μακεδονίας» (ἐφημερίς Ἀθηνῶν «Πρωΐα» τῆς 9 Ἰανουαρίου 1929).

Τελικῶς καὶ τοῦ ζητήματος τοῦ κύρους τῆς συμφωνίας Βελιγραδίου τῆς 10 Μαΐου 1923 ἐπελήφθη ἡ Κοινοβουλευτικὴ Ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῶν Ἐξωτερικῶν, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐρέυνης παρ' αὐτῆς τῶν συμβάσεων Ἀθηνῶν τῆς 17 Αὐγούστου 1926, καὶ διετύπωσε πρὸς τὴν Βουλὴν τὴν ἀνωτέρω, ἐν σελ. 75, παρατεθεῖσαν εἰσήγησίν της.

— 92 —

**Δ) Σύμβασις τῆς Γενεύης
τῆς 17 Μαρτίου 1929**

Ἡ πανηγυρική ἀπόρριψις τῆς συμφωνίας Ἀθηνῶν τῆς 17 Αὐγούστου 1926 ὑπὸ Βουλῆς, προελθούσης ἐκ λαϊκῆς ἐτυμηγορίας, ὥς καὶ ἡ ἐγκατάστασις, τῷ 1928, ἐν Ἑλλάδι τῆς νέας Κοινοβουλευτικῆς Κυβερνήσεως ὑπὸ τὸν Ἐλευθέριον Βενιζέλον, δεδοκιμασμένον φίλον τῆς Σερβίας, ἐπηρέασαν ἀποφασιστικῶς καὶ αὐτοὺς τοὺς Κυβερνητικοὺς κύκλους τοῦ Βελιγραδίου. Οὕτω τὸν Σεπτέμβριον 1928 ὁ Ὑπουργὸς τῶν Ἐξωτερικῶν Μαρίνκοβιτς, ὅστις πρὸ ἐνὸς ἔτους εἶχε συνηγορήσει ἐπιμόνως ὑπὲρ τοῦ κύρους καὶ τῆς διατηρήσεως τῆς συμφωνίας τῶν Ἀθηνῶν, προέβη, κατόπιν τῶν συνομιλιῶν τὰς ὁποίας εἶχεν ἐν Παρισίοις μετὰ τοῦ Ἑλληνος Πρωθυπουργοῦ, εἰς τὰς ἀκολούθους εὐθαρσεῖς δηλώσεις πρὸς Ἀθηναῖον δημοσιογράφον :

«Ἡμεῖς τὰς συμφωνίας ἐκείνας (τῆς 17 Αὐγούστου 1926) τὰς ἐσχίσσαμεν. Δὲν μᾶς εἶναι μόνον ἄχρηστοι, ἀλλὰ καὶ μᾶς ἀτιμάζουν, ὥς ἐκβιαστὰς καὶ ἐκμεταλλευτὰς μιᾶς ἐλληνικῆς ἀνάγκης. Ἀλλὰ καὶ τί νὰ κάμωμεν τὸ δικαίωμα τῆς ἀκτοπλοῖας εἰς τὰς ἐλληνικὰς θάλασσας, ὅταν τὰ πλοῖά μας δὲν ἐπαρκοῦν οὔτε διὰ τὴν ἰδικὴν μας ἀκτοπλοῖαν εἰς τὴν Δαλματίαν; Καὶ τί μᾶς ὠφελεῖ τὸ προνόμιον νὰ εἰσέρχωνται εἰς τὸ Ἑλληνικὸν ἕδαφος αἱ ἀμαξοστοιχίαι μας σηματοστόλιστοι καὶ μὲ ἰδικὸν μας προσωπικόν, ὅταν μᾶς ἀρκῇ νὰ φθάσουν ἐγκαίρως εἰς τὴν ζώνην μας τὰ ἐμπορεύματα δ' ἐλληνικῶν τραίνων; Τί νὰ τὰ κάμωμεν τὰ ἐργοστάσια εἰς τὴν ζώνην, ὅταν εἶναι δυνατόν νὰ τὰ ἔχωμεν εἰς τὸ ἕδαφός μας; Ἀλλὰ καὶ πρὸς τί εἰς βάρος μιᾶς φίλης χώρας νὰ ἐνοικιάσωμεν τὴν ζώνην μας καὶ εἰς ἄλλα Κράτη, ὅταν τὴν ζώνην δὲν τὴν θέλωμεν ὥς ἐπιχείρησιν, ἀλλὰ μόνον πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ διαμετακομιστικοῦ μας ἐμπορίου, ἥ τις διεξάγεται ἱκανοποιητικῶς μὲ τὸ σημερινὸν καθεστῶς;» (ᾧρα ἐφημερίδα «Βῆμα» τῆς 16 Μαΐου 1950).

Σημερινὸν δὲ καθεστῶς, ἦτο τῆς ἐλληνικῆς ἐλευθέρας ζώνης, ἣτις ἐλειτούργει ἀπὸ τοῦ Ὀκτωβρίου 1925 καὶ τὴν ἐχρησιμοποιοῖ τὸ σερβικὸν ἐμπόριον, δεδομένου ὅτι ἡ σερβικὴ ἥρχισε

— 93 —

λειτουργοῦσα ἀπὸ τῆς 1ης Ἰουλίου 1929, ἥτοι μετὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμφωνίας τῆς Γενεύης, ἦν πραγματευόμεθα ἤδη.

Ἡ δῆλωσις αὕτη τοῦ Μαρίνκοβιτς, ἀποτελοῦσα εἶδος *mae culpa* τῆς ἀσκηθείσης ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν τῆς χώρας του πολιτικῆς εἰς βάρος τῆς Ἑλλάδος, γενομένη μάλιστα μετὰ τὴν συναφῆ δῆλωσιν τοῦ Στεπὰν Ράδιτς περὶ τῆς ζώνης Θεσσαλονίκης, τὴν δημοσιευομένην κατωτέρω ἐν τῷ τρίτῳ μέρει, ἐπέφερε τὸν ἀφοπλισμὸν τῶν πνευμάτων καὶ ἤξιζε περισσότερον διὰ τῶν προθέσεων, τὰς ὁποίας περιελάμβανε, παρὰ διὰ τοῦ κειμένου της. Τὸ δὲ ἀρθρογραφικὸν πλαίσιον, ὅπερ συνώδευσεν ἐν Σερβίᾳ τὰς δηλώσεις τοῦ Μαρίνκοβιτς, ἐξῆρε ἰδίᾳ τὴν ἐρμηνείαν ταύτην καὶ συνετέλεσεν εἰς τὸ νὰ ξεκαθαρίσουν τὰ διατηρούμενα ὑπολείμματα τῶν παρεξηγήσεων. Τὸ ἐρώτημα πλέον ἦτο, κατὰ ποῖον τρόπον θὰ ἐξεδηλοῦντο εἰς τὴν πραγματικότητα αἱ συμπάθειαι αὗται, καὶ περαιτέρω, μέχρι ποίου σημείου θὰ ἐφθάνεν ἡ ἔμπρακτος ἐκδήλωσις τῆς ἐκτεθείσης ἐπισήμου Γιουγκοσλαβικῆς ἀντιλήψεως.

Ἡ ἀπάντησις εἰς τὰ ἐρωτήματα ταῦτα δὲν ἐβράδυνε νὰ δοθῇ, διότι βάσει τῶν νέων ἐπισήμων σερβικῶν διαθέσεων καὶ τοῦ ἀναγνωρισθέντος δι' αὐτῶν ἀναμφισβητήτου γεγονότος, ὅτι ἡ Ἑλλάς ὑπεχρεοῦτο νὰ παράσχη εἰς τὸ σερβικὸν διαβατικὸν ἐμπόριον μόνον διευκόλυνσιν ἐν Θεσσαλονίκῃ, ἣν οὐδέποτε ἔπαυσεν ἀπὸ τοῦ 1914 νὰ ἐγγυᾶται πλήρη, εἰλικρινῆ καὶ ἀπόλυτον, καὶ οὐδὲν ἄλλο πέραν ταύτης, ὡς ὑπεχρεώθη, συρομένη ὑπὸ τῶν δυσμενῶν δι' αὐτὴν περιστάσεων, νὰ παραχωρήσῃ, κατέστη δυνατόν ν' ἀρχίσουν αἱ νέαι διαπραγματεύσεις πρὸς ὀριστικὴν ρύθμισιν τῆς παραταθείσης ἐπὶ μίαν ἑπταετίαν ἐπιζημίου, διὰ τε τὰς φιλικὰς σχέσεις, ἀλλὰ καὶ τὰ γενικώτερα συμφέροντα τῶν δύο χωρῶν, ἐκκρεμότητος.

Ἡ πεῖρα παρέσχε καὶ ἐν προκειμένῳ τὰ σοφὰ διδάγματά της, τὸ δὲ κύριον τῆς προσωπικότητος καὶ τὸ βάρος τοῦ ἀξιωματοῦ τοῦ ἐπιληφθέντος προσωπικῶς τοῦ ζητήματος Ὁλλανδὸς Πρωθυπουργοῦ, ἐδικαιολόγησαν τὴν πεποίθησιν, ὅτι ὠρίμασαν αἱ περιστάσεις διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῆς συμφωνίας.

Πρὸς τοῦτο παρέστη ἀνάγκη ν' ἀρχίσῃ νέα συστηματικὴ προεργασία, διὰ πεφωτισμένης, ἐκ μέρους τῆς Ἑλλάδος, εἰλικρινοῦς θέσεως καὶ συζητήσεως τῶν ζητημάτων, πρὸς διαφώτισιν τῶν ἐνδιαφερομένων, ὥστε νὰ λείψουν αἱ συνήθειες ἐκ καλῆς πίστεως παρεξηγήσεις, ἀλλὰ καὶ ἐκ κακῆς πίστεως ἀντιδράσεις, αἵτινες ἐσημειώθησαν κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθόν.

Ὁ νέος κύκλος τῶν διαπραγματεύσεων ἤρχισε τὸν Σ/βριον 1928 ἐν Γενεύῃ μεταξύ τῶν δύο Ὑπουργῶν τῶν Ἐξωτερικῶν, Α. Καραπάνου καὶ Μαρίνκοβιτς. Ἐπειδὴ, ὅμως, κατ' αὐτάς διεπιστώθη ὅτι ὑπῆρχον ἀκόμη ἐν Σερβίᾳ οἱ νοσταλγοῦντες τὴν συμφωνίαν τῶν Ἀθηνῶν τῆς 17 Αὐγούστου 1926, ἦν ὁ μὲν Ἑλληνικὸς λαὸς κατήργησε δι' ἐπαναστάσεως, ἡ δὲ Ἑλληνικὴ Βουλὴ ὁμοφώνως ἐκήρυξεν ἀνύπαρκτον καὶ οἵτινες νοσταλγοὶ δὲν ἤθελον ν' ἀναγνωρίσουν εἰς τὸ τετελεσμένον γεγονός τοῦτο τὸ πραγματικὸν βάρος του, ἠναγκάσθη ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις ν' ἀρχίσῃ τὸν δεῦτερον κύκλον τῶν διπλωματικῶν τῆς συνομιλιῶν καὶ συμφωνιῶν ἐκ Ρώμης, ὅπου καὶ μετέβη αὐτοπροσώπως ὁ Ἑλλήν Πρωθυπουργός.

Διὰ τοῦ ὑπογραφέντος ἐκεῖ, τὴν 27 Σ/βρίου 1928, ἑλληνοῖ-ταλικοῦ συμφώνου φιλίας καὶ διαιτησίας, ἡ Ἰταλικὴ Κυβέρνησις παρέσχε τὴν ἐγγυήσιν τῆς διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς Θεσσαλονίκης ἀπὸ πάσης ἐπεκτατικῆς βλέψεως βαλκανικῆς χώρας.

Ἐν συνεχείᾳ αἱ διαπραγματεύσεις μετεφέρθησαν ἐν Παρισίοις, ὅπου μετέβη ὁ Ἑλλήν Πρωθυπουργός, μεταξύ τούτου καὶ τοῦ Μαρίνκοβιτς.

Ἐκεῖ ὁ Ἐλευθέριος Βενιζέλος εἰς τὰς συναντήσεις του μετὰ τῶν πολιτικῶν Πουανκαρὲ καὶ Μπριάν, ἐξήγησεν εἰς τὴν Γαλλικὴν Κυβέρνησιν, ὅτι τὸ ζήτημα τῆς ζώνης κατεῖχε τὴν πλέον ἐπιτακτικὴν θέσιν εἰς τὰς σκέψεις του καὶ ἐξιστόρησεν ὅλην τὴν ἀπὸ μακροῦ ἐκδηλωθεῖσαν ἐπιθυμίαν τῆς Ἑλλάδος, ὅπως ἐπιτύχῃ μετὰ τοῦ γειτονικοῦ τριαδικοῦ βασιλείου συμβιβασμόν, ἐπιτρέποντα τὴν ἄνετον ἐξυπηρέτησιν τοῦ νοτιοσερβικοῦ ἐμπορίου διὰ Θεσσαλονίκης καὶ ἐξασφαλίζοντα τὴν ἀπαρεξήγητον περιφρούρησιν τῶν ἑλληνικῶν κυριαρχικῶν δικαιωμάτων ἐπὶ τοῦ λιμένος καὶ τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου. (ὅρα «Ἐλεύθερον Βῆμα» τῆς 29 Σ/βρίου 1928). Κατόπιν τῆς ἐξηγήσεως ταύτης ἐδόθησαν ἐκ Παρισίων πρὸς τοὺς Σέρβους συμβουλαὶ μετριοπαθείας καὶ καλῆς θελήσεως, δεδομένου ὅτι συνέδεε τὰς δύο χώρας, Γαλλίαν καὶ Γιουγκοσλαβίαν, σύμβασις συμμαχίας. Καρπὸς δὲ τῶν ὑποδείξεων τούτων ὑπῆρξαν αἱ ἀνωτέρω δηλώσεις τοῦ Μαρίνκοβιτς, γενόμεναι ἀμέσως τότε ἐν Παρισίοις.

Ὁ Ἑλλήν Πρωθυπουργός, ὕστερα ἀπὸ τὰς ἐπιτυχίας τῆς συνεννοήσεως μετὰ τῆς Ρώμης — αἵτινες, ὅμως, τοῦ ἐστοίχισαν βραδύτερον τὴν χαλάρωσιν τῶν προσωπικῶν αὐτοῦ σχέσεων μετὰ τοῦ τότε βασιλέως τῆς Γιουγκοσλαβίας — καὶ τῆς ἠθικῆς

— 95 —

ένισχύσεως διὰ τὸ ὑπὲρ τῆς εἰρήνης εἰς τὰ Βαλκάνια ἔργον τοῦ ἐν Παρίσι τοῖς καὶ Λονδίνῳ, διότι ἀπὸ πολλοῦ εἶχε παύσει ν' ἀνήκη μόνον εἰς τὴν πατρίδα τοῦ καὶ ἔλαβε τὰς διαστάσεις καὶ τὸ κύρος μιᾶς διεθνοῦς προσωπικότητος, κατηυθύνθη εἰς τὸ Βελιγράδιον διὰ νὰ ἐνθαρρύνῃ, νὰ ἐνισχύσῃ καὶ νὰ βοηθήσῃ ὅλας τὰς ὑπαρχούσας ἐκεῖ καλὰς διαθέσεις πρὸς τὴν κατεύθυνσιν μιᾶς συνεννοήσεως ὅχι μόνον διὰ τὴν ζώνην, ἀλλὰ καὶ τὸ πολιτικὸν σύμφωνον.

Οὕτως αἱ διαπραγματεύσεις μετεφέρθησαν εἰς τὸ Βελιγράδιον, ἔνθα καὶ διεπιστώθη, ὅτι δὲν ἐπεκράτει πλέον κατ' αὐτάς ἡ παλαιὰ θερμόαιμος ζέσις καὶ ὅτι ἡ σταυροφορία διὰ τὴν σερβικὴν ζώνην ἐπέρασε τὸ στάδιον τοῦ φανατισμοῦ. "Ὅταν δὲ οἱ Γιουγκοσλάβοι ἐπείσθησαν ἐκ τῆς στάσεως τοῦ "Ἑλληνος Πρωθυπουργοῦ, δειχθέντος ἀκάμπτου εἰς τὴν ὑπεράσπισιν τῆς ἀπόψεως, ἣν ἐθεώρει δικαίαν ὡς πρὸς τὴν ἑρμηνείαν τοῦ ἄρθρου 7 τῆς συμβάσεως 1913, ὅτι οὐδὲν ὄφελος εἶχον νὰ ζητοῦν πέραν τῶν εὐκολιῶν, αἵτινες τόσῳ γενναιοδῶρως τοῖς παρεσχέθησαν διὰ τῆς συμβάσεως τοῦ Βελιγραδίου τῆς 10 Μαΐου 1923, καὶ συνεπὶς ὅτι δὲν ἠδύναντο νὰ ἐπαναλάβουν τὰς ἐπιθυμίας των καὶ ὡς πραγματικότητας, ὡς ἴσχυσεν εἰς τὰς προηγουμένας συμβάσεις, ἐδέχθησαν νὰ τερματίσουν τὰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν νέαν συμφωνίαν καὶ ἐμονογραφήθη τὸ περὶ ταύτης σχετικὸν πρωτόκολλον.

"Ἄλλως τε ὁ "Ἑλλην Πρωθυπουργός, ὅταν διέγνωσε διαθεσιν παρελκύσεως τῶν διαπραγματεύσεων, ἐδήλωσε, μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτὸν εἰλικρίνειαν καὶ ἀποφασιστικότητα, ὅτι ἐὰν δὲν ἐπραγματοποιεῖτο ἡ συμφωνία ἀμέσως, ἦτο ἡναγκασμένος νὰ συνεχίσῃ τὸ κύκλον τῶν συνομιλιῶν του, διὰ τὴν ἐδραίωσιν τῆς εἰρήνης εἰς τὰ Βαλκάνια, μετὰ τῶν λοιπῶν βαλκανικῶν χωρῶν.

Ἐχρειάσθη, λοιπόν, καὶ πάλιν ἡ γοητεύουσα δύναμις τῆς προσωπικότητος τοῦ Ἐλευθερίου Βενιζέλου διὰ γὰ φέρῃ εἰς εὐτυχὲς πέρας τὴν μακράν, τὴν ἐξαντλητικὴν, τὴν ἐπικίνδυνον καὶ ἀκανθώθη ὑπόθεσιν τῆς ζώνης, νὰ στερεοποιήσῃ τὴν φιλίαν μεταξὺ τῶν δύο γειτόνων λαῶν καὶ νὰ τοὺς ἀσφαλίσῃ ἀπὸ μίαν πηγὴν διενέξεων, ἥτις παρέμεινεν ἐπικινδύνως δι' αὐτοὺς ἀνοικτὴ ἐπὶ μίαν ἑπταετίαν.

Καὶ δυνάμεθα νὰ προσθέσωμεν ὡς συμπέρασμα, βάσει τῶν δηλώσεων εἰς τὰς ὁποίας προέβη ἐν Θεσσαλονίκῃ, κατὰ τὴν

έπιστροφήν του έκ Γιουγκοσλαβίας, ὅτι ἡ χαρά τῆς ἐπιτυχίας του ἐξισοῦτο μέ τὴν δοκιμασίαν καὶ τὴν ἀγωνίαν ἐκ τῆς προσπαθείας.

Οὕτω τὴν 17 Μαρτίου 1929 ὑπεγράφησαν ἐν Γενεύῃ, ὑπὸ τῶν Ὑπουργῶν τῶν Ἐξωτερικῶν, Α. Καραπάνου καὶ Κ. Κουμανούδη, πέντε πρωτόκολλα, ἀναφερόμενα εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῶν κάτωθι ἰσαρίθμων τεχνικῶν ὑπηρεσιῶν τῆς ζώνης, ἥτοι τῆς τελωνειακῆς, τῆς λιμενικῆς, τῆς σιδηροδρομικῆς, τῆς ἀνταποκρίσεως καὶ τῆς κτηνιατρικῆς, σκοποῦντα δ' ἅπαντα εἰς τὸν ἀκριβῆ καθορισμὸν τοῦ τρόπου ἐφαρμογῆς τῆς συμφωνίας 1923, ἥτις καὶ ἀπετέλεσε τὴν βάσιν τῶν νέων συμπληρωματικῶν συμφωνιῶν, ὡς ἐν αὐτοῖς ἀνεγράφετο. Αὐθημερόν δὲ ὑπεγράφη ἐπίσης καὶ τὸ «τελικὸν πρωτόκολλον», ὡς ἐτιτλοφορήθη τὸ περιεκτικὸν διαφόρων ἐρμηνευτικῶν διατάξεων τῆς παραμενούσης ἐν ἰσχύϊ συμβάσεως Βελιγραδίου τοῦ 1923, καὶ ἥς τὸ πρωτόκολλον τοῦτο ἀποτελεῖ ἀναπόσπαστον μέρος, ὡς ἐξετέθη καὶ ἀνωτέρω.

Περὶ πάντων τούτων εἶχεν ἐπέλθει, ὡς ἐλέχθη, κατ' ἀρχὴν συμφωνία ἀπὸ τῆς μεταβάσεως εἰς Βελιγράδιον, κατ' Ὀκτώβριον 1928, τοῦ Ἑλλήνος Πρωθυπουργοῦ καὶ εἶχον μονογραφηθῆ ὠρισμέναι διατάξεις τῆς συμφωνίας ταύτης, αἱ καὶ οὐσιωδέστεραι. Καὶ παρέμειναν αἱ τεχνικαὶ λεπτομέρειαι, αἵτινες ἐρρυθμίσθησαν τελικῶς ἐν Γενεύῃ ὑπὸ τῶν δύο Ὑπουργῶν ἐπὶ τῶν Ἐξωτερικῶν κατὰ τὴν ἄνω ἡμερομηνίαν.

Αἱ λύσεις εἰς τὰς τοιαύτας συζητήσεις ἐξευρίσκονται, συνηθέστατα, ἔξω ἀπὸ τὸ προσκῆνιον τῶν δημοσίων συναντήσεων, διότι εἰς ταύτας δὲν γίνονται πάντοτε καὶ τὰ οὐσιαστικώτερα πράγματα, ἀλλ' ἀπλῶς ἐπισφραγίζονται τὰ ἤδη προετοιμασμένα. Τοῦτο συνέβη καὶ ἐν προκειμένῳ, ἔνθα αἱ ἐπίσημοι συνομιλῖαι διὰ τὴν ἐξέυρεσιν λύσεων ἐπὶ τῶν ἐκκρεμῶν τεχνικῶν ζητημάτων παρετάθησαν ἐπὶ μακρόν, μὲ κίνδυνον μάλιστα προσωρινῆς διακοπῆς τῶν συνεννοήσεων ἢ καὶ ἀναβολῆς τῆς ὀριστικῆς συμφωνίας. Εὐτυχῶς αἱ πολῦτιμοι ὑπηρεσίαι ἐπαγρυπνούντων εἰς τὰ παρασκήνια ξένων κοινῶν φίλων, ἐκ τῆς Κ.Τ.Ε., συνετέλεσαν εἰς τὴν εὐόδωσιν τῶν ἀμφιταλαντευομένων προσπαθειῶν.

Αἱ διαπραγματεύσεις ὡς πρὸς τὰς τρεῖς προηγουμένας συμβάσεις ἀπετέλεσαν κακὴν κληρονομίαν, διότι εἶχον διεγείρει τὰς ἀμοιβαίας καχυποψίας, ἐν ᾧ ἐκεῖνο ὅπερ ἔδει πρὸ παντὸς νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ἦτο, ὅτι ἡ καλὴ θέλησις καὶ ἡ αὐτοθυ-

— 97 —

σία τότε μόνον ἀποφέρουν καρπούς, όταν εἶναι ἀμοιβαῖαι καὶ ὅτι ἡ καλὴ πίστις εἶναι ἐπίσης ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἐπιτυχὴ συνεννόησιν μεταξὺ τῶν Ἑθνῶν, ὅσον καὶ μεταξὺ τῶν ἀτόμων.

Ἴδου αἱ κυριώτεραι διατάξεις τοῦ «τελικοῦ πρωτοκόλλου», ὡς διὰ τούτου συμπληροῦται, ἐρμηνευτικῶς, ἡ σύμβασις 1923.

α) Διὰ τοῦ ἄρθρου 1 § 1 ἐγένετο δεκτόν, ὅτι ἡ σύμβασις τοῦ Βελιγραδίου 1923 μετὰ τῶν προσηρτημένων ταύτῃ συμπληρωματικῶν πρωτοκόλλων, ἀδιαφόρως χρόνου ὑπογραφῆς, ἀποτελοῦν εἰδικὰς συμφωνίας περὶ τοῦ θέματος καὶ ὑπερισχούουν ἀντιθέτων διατάξεων, περιεχομένων εἰς γενικὰς συμβάσεις, ὑπογεγραμμένας ὑπὸ τῶν δύο χωρῶν καὶ ρυθμιζούσας παρομοίας φύσεως θέματα.

Τούτέστιν ἐξαιρεῖται τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ρήτρας «τοῦ μάλλον εὐνοουμένου ἔθνους» ἡ συμφωνία περὶ τῆς σερβικῆς ζώνης, ὡς ἐντελῶς ἐξαιρετικὴ καὶ ἀντίθετος, ὡς ἐλέχθη, πρὸς τὰς ἀρχὰς τοῦ διεθνοῦς δημοσίου δικαίου· πρόκειται περὶ εἰδικῶν προνομίων, παραχωρηθέντων ἀποκλειστικῶς καὶ κατηγορηματικῶς εἰς τὸ κατασκεύασμα τοῦτο καὶ μὴ δυναμένων νὰ ἐπεκταθοῦν αὐτομάτως καὶ εἰς ἄλλα Κράτη.

β) Διὰ τοῦ ἄρθρου 3 ἐρμηνεύεται καὶ συμπληροῦται ἡ ἀσαφὴς διάταξις τοῦ ἄρθρου 5, ὡς πρὸς τὴν οἰκονομικὴν μορφήν καὶ δραστηριότητα τῆς ζώνης, διότι ἐγένετο δεκτόν ὅτι, θὰ χρησιμοποιηθῇ μόνον διὰ τὴν σερβικὴν διαμετακόμισιν καὶ ἐμπόριον, ἀποκλειομένου παντὸς ἐμπορεύματος προελεύσεως ἢ προορισμοῦ ἄλλων χωρῶν, τούτέστι τῆς διεξαγωγῆς γενικοῦ ἢ ἐμμέσου διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου.

Ὡς «σερβικὴ διαμετακόμισις καὶ ἐμπόριον» νοοῦνται τὰ εἶδη ἰδιωτικοῦ ἐμπορίου, σερβικῆς παραγωγῆς ἢ κατασκευῆς, ἐξαγόμενα εἰς τὴν Ἑλλάδα ἢ τὴν ἀλλοδαπήν, ὡς καὶ τὰ ἐλληνικῆς ἢ ξένης παραγωγῆς καὶ κατασκευῆς, τὰ προοριζόμενα εἰς κατανάλωσιν ἐν Σερβίᾳ καὶ εἰσαγόμενα ἐπὶ τούτῳ.

Τὰ σερβικὰ ἐμπορεύματα δύνανται νὰ ἐξαγῶνται εἰς τὴν Ἑλλάδα διὰ τῆς σερβικῆς ζώνης καὶ τάνάπαλιν.

Ὁ «διαχειρισμός», περὶ οὗ πραγματεύεται τὸ ἄρθρον 5 τῆς συμβάσεως 1923, νοεῖται ὑπὸ τὴν περιορισμένην τεχνικὴν ἔννοιαν τοῦ ὅρου καὶ ἀποκλείει τὴν βιομηχανοποίησιν.

γ) Τὸ ἄρθρον 5 ρυθμίζει τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων

— 98 —

μέσω της ελληνικής ζώνης πρὸς τὴν Σερβίαν καὶ ἀναγράφει ὅτι, ἀναλαμβάνει αὕτη τὴν ὑποχρέωσιν νὰ παρέχῃ εἰς τὰ ἐμπορεύματα, τὰ προερχόμενα ἐκ τῆς ελληνικῆς ζώνης καὶ προοριζόμενα διὰ τὴν ἐθνικὴν τῆς κατανάλωσιν, τὰς ἀτελείας καὶ διευκολύνσεις, τὰς παρεχομένας εἰς τὰ προερχόμενα ἐκ τῆς σερβικῆς ζώνης.

δ) Τὸ ἄρθρον 6 ἐπιβεβαιοῖ τὰ ἐλληνικὰ κυριαρχικὰ δικαιώματα ἐπὶ τῆς ζώνης καὶ προσθέτει ὅτι, ἐφ' ὅσον κατὰ τὸ ἄρθρον 2 τῆς συμβάσεως 1923 ἡ σερβικὴ ζώνη ἀποτελεῖ ἀναπόσπαστον μέρος τοῦ ἐλληνικοῦ ἐδάφους, ἀπαγορεύεται ἡ ἐν αὐτῇ χρῆσις τῆς σερβικῆς σημαίας ἢ ἄλλων σερβικῶν ἐμβλημάτων. Τὸ ἐξ ἑκατὸν (100), κατ' ἀνώτατον ὄριον, προσωπικὸν τῆς ζώνης θὰ ἐφοδιάζεται διὰ ταυτοτήτων, ἐκδιδομένων ὑπὸ τῶν σερβικῶν ἀρχῶν, ἀλλ' οὐδεμίαν θὰ ἔχουν οὗτοι ἐπίσημον ἰδιότητα ἐκτὸς τῆς ζώνης.

Ἀντιθέτως, οἱ χρησιμοποιούμενοι ἐν τῇ ζώνῃ ἐργάται θὰ εἶναι ἅπαντες Ἕλληνες ὑπήκοοι.

ε) Διὰ τοῦ ἄρθρου 4 συνεφωνήθη ὅπως, ἐν περιπτώσει διαφωνίας περὶ τὴν ἐρμηνείαν τῶν διατάξεων τῆς συμβάσεως 1923 ὡς καὶ τῶν συναφῶν πρωτοκόλλων τῶν συμφωνιῶν 1923 καὶ 1929, αἱ συμβληθεῖσαι χῶραι ὑποχρεοῦνται νὰ προσφύγουν εἰς τὴν κρίσιν διαιτητοῦ κοινῆς ἐκλογῆς καὶ ἐν διαφωνίᾳ περὶ ταύτην θὰ ὑποδεικνύῃ τὸν διαιτητὴν ἡ Κ.Τ.Ε.

Ὁ ὅρος τῆς ἀμοιβαιότητος τοῦ δικαιώματος τῆς προσφυγῆς εἰς διαιτησίαν, ἐν περιπτώσει διαφωνίας μεταξὺ ἐλληνικῶν καὶ σερβικῶν ὑπηρεσιῶν, κατὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν συμπεφωνημένων ὡς πρὸς τὴν ὅλην κίνησιν τοῦ σερβικοῦ ἐμπορίου διὰ τῆς ζώνης, ἐπιτρέπει εἰς τὴν Ἑλλάδα νὰ ζητήσῃ ταύτην καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν δημιουργίας παραπόνων εἰς βάρος τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς ζώνης.

Δυνάμει ἐιδικῆς ρήτηρας συνεφωνήθη, ὅτι τὰ ὑπογραφέντα πρωτόκολλα θὰ ἰσχύσουν ἀπὸ τῆς τριακοστῆς ἡμέρας μετὰ τὴν ὑπογραφήν των.

Καὶ τὸ σπουδαιότερον, ὅτι τὰς ἐλληνοσερβικὰς συμφωνίας τοῦ 1929 διεπραγματεύθη καὶ ὑπέγραψε τὸ διὰ τοῦ πραξικοπήματος τῆς 6 Ἰανουαρίου 1929 ἐγκαθιδρυθὲν ἐν Γιουγκοσλαβίᾳ δικτατορικὸν καθεστῶς ὑπὸ τὸν στρατηγὸν Ζίφκοβιτς.

Τῆς ὑπογραφῆς τῶν ἀνωτέρω πρωτοκόλλων ἐν Γενεύῃ ἐπηκολούθησε, μετὰ δέκα ἡμέρας, ἡ σύναψις τοῦ ἐλληνογιουγκο-

— 99 —

σλαβικοῦ συμφώνου φιλίας, συνδιαλλαγῆς καὶ δικαστικοῦ διακανονισμοῦ, ὡς ἐτιτλοφορήθη, κατὰ τὸ πρότυπον τῆς Κ.Τ.Ε., καὶ ὅπερ ὑπεγράφη ἐν Βελιγραδίῳ, τὴν 27 Μαρτίου 1929, μεταξὺ τῶν αὐτῶν Ὑπουργῶν ἐπὶ τῶν Ἐξωτερικῶν.

Κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις Ἑλ. Βενιζέλου καὶ Μαρίνκοβιτς, διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συμμαχίας, τὰς λαβούσας χώραν ἐν Παρισίοις τὸν Σηβριον 1928, ἡ Γιουγκοσλαβία ἐπρότεινε τὴν σύναψιν ἀμυντικῆς συμμαχίας ἀντὶ τοῦ συμφώνου ἢ τοῦλάχιστον ἐξασφάλισιν τῆς ἐλευθέρως διόδου τοῦ πολεμικοῦ ὕλικου τῆς διὰ Θεσσαλονίκης, ἵνα ἔχῃ ἐπάρκειαν τούτου ἐν περιπτώσει πολέμου. Ἀλλ' ὁ Ἕλλην Πρωθυπουργὸς ἤρνηθη νὰ συνάψῃ πολιτικὴν συμμαχίαν καὶ ἐδήλωσεν ὅτι ἐμμένει εἰς τὴν ὑπογραφὴν τοῦ ἀπλοῦ συμφώνου, ὡς τὸ ἔπραξε καὶ διὰ τὰς λοιπὰς χώρας. Ὡς πρὸς δὲ τὸ πολεμικὸν ὕλικόν παρέπεμψε τούτους εἰς τὸ σύμφωνον τῆς Κ. Τ. Ε. καὶ παρεθέσαμεν ἀνωτέρω, ἐν σελ. 52, τὰς δηλώσεις του.

Καὶ ἡ συμφωνία τῆς Γενεύης τῆς 17 Μαρτίου 1929 περὶ ἐλευθέρως σερβικῆς ζώνης δὲν ἔτυχε νομοθετικῆς κυρώσεως παρ' ἡμῖν, καθ' ὅσον δυνάμεθα νὰ γνωρίζωμεν, καὶ συνεπῶς πάσχει τὸ ἐλάττωμα τῆς κυρίας συμβάσεως, τοῦ Βελιγραδίου τῆς 10 Μαΐου 1923, τὸ ἐκτεθεὲν ἀνωτέρω ἐν σελ. 75. Ἀντιθέτως, διὰ μὲν τοῦ νόμου 4146 τῆς 4/11 Μαΐου 1929 ἐκυρώθη τὸ ὑπογραφέν, κατὰ τ' ἀνωτέρω, ἐν Βελιγραδίῳ σύμφωνον φιλίας κλπ., διὰ δὲ τοῦ νόμου 4550 τῆς 26 Νηβρίου 1929, ἐκυρώθη ἡ ὑπογραφεῖσα, ἐπίσης ἐν Γενεύῃ τῇ 17 Μαρτίου 1929, μεταξὺ τῶν δύο Ὑπουργῶν τῶν Ἐξωτερικῶν, ἑλληνοσερβικὴ συμφωνία, δι' ἧς ἐρρυθμίσθη τὸ ἐκκρεμοῦν ζήτημα τῆς ἀπαιτήσεως τοῦ Ἐθνικοῦ Συνδικάτου Σιδηροδρόμων Γιουγκοσλαβίας, διαδόχου τῆς ἐταιρίας Ἀνατολικοὶ Σιδηρόδρομοι, δυνάμει τῆς ἀπὸ 15 Ἰουλίου 1923 συμβάσεως μεταξὺ τούτων, ἐπὶ τῆς γραμμῆς Γευγελῆς (συνόρων) — Θεσσαλονίκης. Διὰ τῆς συμφωνίας ταύτης τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος ὑπεκατεστάθη εἰς τὰ δικαιώματα τοῦ ἄνω Γιουγκοσλαβικοῦ Συνδικάτου, ἐναντι καταβολῆς πρὸς αὐτὸ 20 ἑκατομμυρίων γαλλικῶν φράγκων, λόγῳ ἀποζημιώσεως. Οὕτως ἐξέλιπον αἱ Σερβικαὶ διεκδικήσεις ἐπὶ τῆς γραμμῆς ταύτης.

Διὰ τῆς συμβάσεως τῆς Γενεύης τῆς 17 Μαρτίου 1929 ἔκλεισεν ὁ κύκλος τῶν ἀλλεπαλλήλων ἑλληνοσερβικῶν συμφωνιῶν περὶ τῆς σερβικῆς ζώνης καὶ τὸ σπουδαιότερον πρὸ πάσης

— 100 —

ἐνάρξεως λειτουργίας αὐτῆς. Ἐκ τῆς ἐκτεθείσης ἐξιστορήσεως περὶ τούτων καὶ ὑπὸ τὸ φῶς τῆς πείρας τῶν ἑξ τελευταίων ἐτῶν, 1923 – 1929, πυκνῶν δὲ ἀπὸ βαρυσήμαντα γεγονότα, δυνάμεθα νὰ συμπεράνωμεν τὰ ἑξῆς. Οἱ Σέρβοι, παρ' ὅλην τὴν μονολιθικότητα, ἦν διετήρησαν εἰς τὴν σκέψιν καὶ τὴν ἐπιδίωξιν, ἠκολούθησαν τὴν ἑξῆς μέθοδον ἐνεργείας : Ἐχάρσαν, ἀπὸ τοῦ 1914, ἓνα πρόγραμμα ἰδρύσεως ἐλευθέρας σερβικῆς ζώνης ἐν Θεσσαλονίκῃ καὶ ἐπροχώρουν, διαρκῶς, πρὸς πραγμάτωσίν του, διότι καὶ ἤθελον καὶ ἐγνώριζον τί ἤθελον, ἀλλὰ καὶ διατὶ τὸ ἤθελον· ὅστις δὲ θέλει ἓνα ὠρισμένον σκοπὸν θέλει καὶ τὰ χρησιμοποιούμενα πρὸς ἐπίτευξιν τούτου μέσα. Οὐδέποτε ἔχασαν τῆς ὁράσεώς των τὸν προγραμματισθέντα σκοπὸν, διὰ τὸν ἀπλούστατον λόγον ὅτι οὐδεμία Σερβικὴ Κυβέρνησις εἶχε τὸ θάρρος τῆς ἀντιδημοτικότητος, νὰ παρουσιάσῃ, τοὔτέστιν, εἰς τὸν λαόν της τὰς πραγματικὰς ἀνάγκας τῆς περιορισμένης, νοτιοσερβικῆς, διαμετακομίσεως μέσῳ Θεσσαλονίκης, ὥστε ν' ἀφοπλίσῃ τὰ πνεύματα, νὰ χαλαρώσῃ τὴν ἐπικρατοῦσαν κυριαρχίαν τοῦ ἐγωῖσμοῦ καὶ νὰ διαλύσῃ τὸν κύκλον τοῦ πείσματος, ὅστις εἶχε δημιουργηθῇ πέριξ τοῦ ζητήματος τῆς ἀνεπαρκείας τῆς μηδέποτε λειτουργησάσης ζώνης. Ἐνίστε καὶ ἀναλόγως τῶν περιστάσεων ἐμετρίαζον τὴν πορείαν αὐτῶν, ἐν ἀνάγκῃ μάλιστα ἐγνώριζον καὶ νὰ περιμείνουν τὴν κατάλληλον ὥραν, διὰ νὰ πραγματοποιήσουν μίαν νέαν πρόδοον, διότι εἶχον ὅχι μόνον πείσμονα ἐπιμονήν, ἀλλὰ καὶ ἀπέραντον ὑπομονήν. Ἐπέδειξαν τόλμην εἰς τὴν ἐπινόησιν, περίνοιον εἰς τὴν ἐκτέλεσιν καὶ παράδοσιν συνεχείας κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις. Ἦτο ἡ πεποίθησις ἐπὶ τὴν ἐπιτυχὴ ἐκβασιν, ἣτις τοὺς καθωδήγει, καὶ ἡ ὁποία διήνυσεν ὅλα τὰ στάδια, ἀπὸ τῶν βασικῶν ἀντιρρήσεων μέχρι τῆς πλήρους ἀποδοχῆς.

Ἄλλ' ἐὰν ἡ Σερβία ἐκέρδισε τὸν προγραμματισθέντα ἀπὸ τοῦ 1914 σκοπὸν της, ἀντιθέτως ἡ ἑλληνογιουγκοσλαβικὴ φιλία ἔχασεν εἰς ὕγειαν, διότι ἐξῆλθε βαρύτερα τραυματισμένη ἀπὸ τὴν ἐκτεθεῖσαν περιπέτειαν τοῦ ζητήματος τῆς σερβικῆς ζώνης καὶ τὰς χρησιμοποιηθείσας μεθόδους πρὸς ἐπίτευξίν της. Καὶ τὴν ἀπόδειξιν περὶ τῆς δημιουργηθείσης ψυχικῆς ταύτης διαθέσεως παρέχει τὸ γεγονός, ὅτι ἡ κοινὴ γνώμη τῆς Ἑλλάδος ἠρνήθη νὰ συναινέσῃ εἰς τὴν ἐπιμόνως ζητηθεῖσαν ὑπὸ τῆς Γιουγκοσλαβίας, κατὰ τὰ ἔτη 1928 καὶ 1929, σύναψιν νέας ἀμυντικῆς συμμαχίας μετὰ τῶν δύο χωρῶν καὶ περιορίσθῃ νὰ δεχθῇ τὸ γενικῶς χρησιμοποιηθὲν τότε ἀπλοῦν σύμφωνον

— 101 —

τῆς Κ.Τ.Ε. Κυβερνήτης δὲ τῆς Ἑλλάδος κατὰ τὴν περίοδον ἐκείνην ἦτο ὁ Ἐλευθέριος Βενιζέλος. Καὶ εἶναι τοῦτο εὐεξήγητον, διότι αἱ ἀντιδράσεις ἐπὶ τοιαύτης φύσεως θεμάτων ἐπιφέρουν διάθεσιν πολεμικῆς, αὕτη δὲ ἀπολήγει συνήθως εἰς ἐντάσεις, ἥτις καὶ καθιστᾷ τὰς φιλικὰς λύσεις περισσότερον ἀνεφίκτους. Ἰδοὺ ὅ,τι δὲν ἔλαβον ὑπ' ὄψιν των οἱ Σέρβοι.

Ἡ ζώνη καίτοι ἐξυπηρετεῖ τὸ ἐμπόριον χώρας περιλαμβανούσης πλέον τῶν 263.000 τετρ. χιλιομ. καὶ 18 ἑκατομμύρια κατοίκων, ὀνομαζομένης δ' ὡς ἐλέχθη Γιουγκοσλαβία, ἐν τούτοις ἐξακολουθεῖ νὰ φέρῃ εἰς τὰς μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν σχέσεις τὴν ἀρχικὴν ὀνομασίαν τῆς προπολεμικῆς μικρᾶς χώρας τῶν 2.500.000 κατοίκων, τῆς Σερβίας. Τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι, ἡ ὀνομασία «ἐλευθέρα σερβικὴ ζώνη» περιείχετο εἰς τὰ ἀρχικὰ ἐγγράφα τῶν διαπραγματεύσεων τοῦ 1914 καὶ ἐξ ἑτέρου, διότι περιορίζεται εἰς τὸ νὰ ἐξυπηρετῇ τὴν περιοχὴν τῆς παλαιᾶς νοτίου Σερβίας.

Τὰς ἐξηγήσεις ταύτας ἔδωσεν ὁ Ὑπουργὸς τῶν Ἐξωτερικῶν Μ. Νίντσιτς κατὰ τὴν συνεδρίαν τῆς Σερβικῆς Βουλῆς τῆς 28 Φεβρουαρίου 1924, ὅτε εἰσέχθη πρὸς κύρωσιν ἡ δευτέρα ἑλληνοσερβικὴ συμφωνία περὶ τῆς ζώνης, τῆς 10 Μαΐου 1923. Καὶ προσέθεσεν περαιτέρω, εἶναι προφανὲς ὅτι καὶ ἡ Κροατία καὶ ἡ Σλοβενία δικαιοῦνται ἐξίσου πρὸς τὴν Σερβίαν νὰ χρησιμοποιῶν τὴν ζώνην καὶ συνεπλήρως, ὅτι ἐπιφυλάσσεται νὰ συνεννοηθῇ μετὰ τῆς Ἑλλάδος διὰ τὴν ἀλλαγὴν τῆς ὀνομασίας, ἐφόσον αὕτη καθωρίσθῃ διὰ τοῦ ἀρθροῦ 1 τῆς συμβάσεως Βελιγραδίου τῆς 10 Μαΐου 1923 (δρα περὶ τούτου Βιλιμάνοβιτς σελ. 57 ὑποσημείωσιν).

Ἐν τούτοις, πρὸ τινος χρόνου, ἡ ἐγκατασταθεῖσα ἐν Θεσσαλονίκῃ νέα διοίκησις τῆς ζώνης, ἥρξατο ἀλληλογραφοῦσα μετὰ τῶν Ἑλληνικῶν ἀρχῶν ὑπὸ νέαν ὀνομασίαν «Ἐλευθέρα Γιουγκοσλαβικὴ ζώνη Θεσσαλονίκης» (Zone libre Yougoslavie Thessaloniki), τοὔτέστιν ἡ Γιουγκοσλαβία προέβη, αὐτοβούλως, εἰς τὴν ἀλλαγὴν τῆς ὀνομασίας τῆς ζώνης καὶ ἄνευ προηγουμένης συνεννοήσεως μετὰ τοῦ ἀντισυμβληθέντος μέρους, τῆς Ἑλλάδος, καὶ τῆς συναινέσεως αὐτῆς.

Ὁ χώρος τῆς ζώνης περιλαμβάνει ἐπιφάνειαν 94.000 τετραγωνικῶν μέτρων καὶ παρεδόθη ὁλόκληρος εἰς τὴν Σερβίαν ἀπὸ τοῦ Μαρτίου 1925. Ὁ χώρος δ' οὗτος κεῖται ἐντὸς τῶν ὁρίων τῆς ἐλευθέρας ἑλληνικῆς ζώνης, ἥτις τὴν περιβάλλει πανταχό-

— 102 —

θεν. Διὰ τὴν εἰσέλθῃ τις εἰς τὴν σερβικὴν ζώνην ἢ νὰ ἐξέλθῃ ταύτης πρέπει ἀπαραιτήτως νὰ διέλθῃ ἐκ τῆς ἐλληνικῆς. Ἐξ οὗ καὶ τὸ παράπονον τῶν Σέρβων συγγραφέων, ὅτι εἶναι ἐγκλωβισμένη ἀσφυκτικῶς ἐντὸς τῆς ἐλληνικῆς. Κατωτέρω εἰς τὸ τρίτον μέρος καὶ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ θέματος περὶ τῆς ἐλευθέρας ἐλληνικῆς ζώνης Θεσσαλονίκης παρέχεται ἡ ἀπάντησις ἐπὶ τῆς αἰτιάσεως ταύτης.

Ἡ ζώνη ἤρξατο τὸ πρῶτον τῶν ἐργασιῶν τῆς τὴν 1 Ἰουλίου 1929, τοῦτέστι μετὰ τὴν ὑπογραφὴν ἐν Γενεύῃ τῆς τετάρτης κατὰ χρονολογικὴν σειρὰν συμβάσεως περὶ ταύτης, καίτοι τὸ Σερβικὸν Τελωνεῖον τῆς ζώνης, ὁ θεωρητικὸς ὀργανισμὸς του, ἰδρύθη ἀπὸ τοῦ 1924, ὅτε καὶ ἀνηγγέλθη εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 4 τῆς συμβάσεως Βελιγραδίου 1923. Ἀδιάφορον ἔάν ὁ προϊστάμενος τῆς Τελωνειακῆς ταύτης ὑπηρεσίας ὡς καὶ ὁ διορισθεὶς Διευθυντὴς τῆς ζώνης δὲν ἤσκησαν ὑπηρεσίαν τινὰ μέχρι τῆς 1 Ἰουλίου 1929, ὅτε ἐλειτούργησε, τὸ πρῶτον, ἡ ζώνη καὶ ἥτις παρέμεινεν ἐν λειτουργίᾳ ἐπὶ μίαν δεκαετίαν, διότι ἅμα τῇ ἐνάρξει τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, τῷ 1939, διεκόπη αὐτομάτως ἡ λειτουργία αὐτῆς, ἐλλείψει ἐμπορικῆς δραστηριότητος.

Διὰ τὴν ἀρχικὴν ἐγκατάστασιν τῆς ἡ σερβικῆς ζώνης ἐνοίκιασε παρὰ τοῦ Λιμενικοῦ Ταμεῖου τὰς περιλαμβανομένας εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ἀποθήκας, σταύλους καὶ λοιπὰ κτίσματα τῆς παλαιᾶς προνομιοῦχου γαλλικῆς ἐταιρίας Προκυμαιῶν Θεσσαλονίκης. Ἐκτοτε δὲ ἀνήγειρεν ἐν μόνον κτίριον, εἰς ὃ ἐστεγάσθησαν αἱ ὑπηρεσίαι τῆς. Ἀπὸ τὰς καταστροφὰς τῆς ἐχθρικῆς κατοχῆς 1941—1944, περὶ ὧν ἀμέσως κατωτέρω, διεσώθη περιέργως μόνον τὸ τελευταῖον τοῦτο.

Ἡ ἐμπορικὴ κίνησις διὰ τῆς σερβικῆς ζώνης κατὰ τὴν ἀπὸ 1 Ἰουλίου 1929 μέχρι 30 Δεκεμβρίου 1939 διάρκειαν τῆς λειτουργίας αὐτῆς παρίσταται διὰ τῶν ἑξῆς ἀριθμῶν :

<i>Ἔτη</i>	<i>Εἰσαγωγή εἰς τόννους</i>	<i>Ἐξαγωγή εἰς τόννους</i>
1929	35.386	25.285
1930	89.761	79.250
1931	145.317	140.456
1932	193.103	180.910
1933	205.103	200.010
1934	218.256	216.003
1935	208.879	215.250

— 103 —

<i>"Ετη</i>	<i>Εισαγωγή εις τόννους</i>	<i>Έξαγωγή εις τόννους</i>
1936	197.389	197.924
1937	201.795	194.994
1938	199.628	195.293
1939	157.743	146.875

Οί αριθμοί ο἗τοι, εἰλημμένοι ἐκ τοῦ ἐκδοθέντος πρό τινας δελτίου στατιστικῆς κινήσεως τῆς ἐλευθέρως ἐλληνικῆς ζώνης Θεσσαλονίκης (σελ. 35), ἀποδεικνύουν τὴν βασιμότητα τοῦ κατωτέρω ἰσχυρισμοῦ μας, ὅτι τὸ ἐκ τῆς σερβικῆς ζώνης διερχόμενον γιουγκοσλαβικὸν ἐμπόριον εἶναι πρὸ παντὸς διαβατικόν, διότι τὸ διαμετακομιστικὸν εἶναι ἀσήμαντον, ἐκ τῆς προχείρου συγκρίσεως εἰσαγωγῆς καὶ ἐξαγωγῆς ἐκάστου ἔτους.

Ἡ ἐξαγωγή περιλαμβάνει κυρίως μεταλλεύματα (λευκόλιθον, χρώμιον κλπ.), ἡ δὲ εἰσαγωγή ἄλλας.

Κατὰ πληροφoρίας, ἀνεξακριβώτους ὅμως, καὶ τὰς ὁποίας ἀπλῶς μεταφέρομεν ἐνταῦθα, τὸ διὰ τῆς σερβικῆς ζώνης διερχόμενον ἔτησίως τμήμα τοῦ ἐθνικοῦ τῆς διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, ἀποτελεῖ μόνον τὰ 7 % τοῦ ὅλου ὄγκου τοῦ εἰσαγωγικοῦ καὶ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς Γιουγκοσλαβίας. Τὸ ὑπόλοιπον 93 % τούτου χρησιμοποιεῖ τοὺς λιμένας τῆς Ἀδριατικῆς καὶ τὸν Δούναβιν.

Κατὰ τὴν ἄνω διάρκειαν τῆς λειτουργίας τῆς σερβικῆς ζώνης διήλθον ἐκ τῆς ἐλληνικῆς ζώνης διάφορα εἶδη γιουγκοσλαβικοῦ ἐμπορίου, ἥτοι τυροκομικὰ προϊόντα, διότι ἡ σερβικὴ ζώνη ἐστερεῖτο ψυγείων, βαρέα ἀντικείμενα, διότι ἐστερεῖτο αὕτη καὶ μεγάλης ὕψωτικῆς δυνάμεως γερανῶν, ξυλεία κ.λ.π Ἡ κίνησις αὕτη μέσῳ τῆς ἐλληνικῆς ζώνης ἐμπορευμάτων προερχομένων ἐκ Γιουγκοσλαβίας ἢ προοριζομένων διὰ ταύτην, ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς λειτουργίας τῆς ἔχει ποσοτικῶς ὡς ἑξῆς :

<i>"Ετη</i>	<i>Ποσότης εις τόννους</i>
1926	16.143
1927	14.155
1928	20.090
1929	14.408
1930	15.286
1931	10.964
1932	6.405
1933	7.612
1934	10.465

— 104 —

<i>Έτη</i>	<i>Ποσότης εις τόννους</i>
1935	11.749
1936	13.718
1937	9.782
1938	11.343
1939	9.420
1940	3.920

Κατά την διάρκειαν της έχθρικης κατοχής, Ἀπριλίου 1941 — Ὀκτωβρίου 1944, ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης, ὅστις ἀπετέλει ζωτικώτατον συγκοινωνιακὸν κέντρον τῆς Ν.Α. Εὐρώπης, δι' ὃ καὶ διήρχοντο συνεχῶς Γερμανικὰ στρατεύματα καὶ πολεμικὸν ὑλικὸν τούτων, ἐβομβαρδιζετο συχνὰ καὶ ἰδίᾳ κατὰ τὸ τελευταῖον ἑξάμηνον πρὸ τῆς ἐκκενώσεως τῆς Μακεδονίας, ὑπὸ τῆς συμμαχικῆς ἀεροπορίας μὲ καταστρεπτικὰ ἀποτελέσματα. Τὰς ἐκ τῶν βομβαρδισμῶν τούτων ἐπελθούσας καταστροφὰς συνεπλήρωσαν αἱ δι' ὑπονομεύσεων ὑπὸ τῶν Γερμανῶν ἀνατινάξεις ὄλων τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων. Φυσικὰ μεταξὺ τούτων συμπεριλαμβάνονται καὶ αἱ τῆς σερβικῆς ζώνης, ἥτις οὕτω δὲν ἐλειτούργησε παντάπασιν ἀπὸ τοῦ 1945 μέχρι σήμερον, καὶ διότι δὲν ὑπῆρχον αἱ ἐγκαταστάσεις αὗται καὶ διότι ἐμεσολάβησεν ἡ διακοπὴ τῶν ἐλληνογιουγκοσλαβικῶν σχέσεων.

Ἀπὸ τῆς ἐν ἔτει 1950 ἀποκαταστάσεως τῶν διπλωματικῶν σχέσεων μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν ἤρχισε καὶ μικρὰ κίνησις τοῦ ἐμπορίου τῆς νοτίου Γιουγκοσλαβίας μέσῳ τῆς ἐλευθέρως ἐλληνικῆς ζώνης, καὶ ἥτις ἔφθασε τῷ 1951 εἰς 8.608 τόννους.

Οἱ Γιουγκοσλάβοι δὲν παρέλειψαν εὐκαιρίαν ὅπως ἐξάρουν τὴν πρόθυμον συνδρομὴν καὶ τὸν ἀκατάβλητον ζῆλον τῶν ἐλλήνων ὑπαλλήλων, τῶν ἐπιφορτισμένων μὲ τὴν διαχείρισιν τῆς σερβικῆς διαμετακομίσεως μέσῳ τῆς ἐλληνικῆς ζώνης καὶ παρῆ-θέσαμεν ἀνωτέρω τὴν ἔγκυρον περὶ τούτου γνώμην τοῦ Μαρλίνκοβιτς, ὅστις προσέθεσεν ὅτι «τὴν σερβικὴν ζώνην θὰ διατηρήσωμεν ὥς ἐφεδρείαν». Οἱ ὑπάλληλοι οὗτοι γνωρίζουν, ὅτι ὁ προορισμὸς τῶν Ἀρχῶν ἐν τινὶ Κράτει δὲν εἶναι νὰ δημιουργοῦν ἐμπόδια εἰς τὸ ἐμπόριον, ὅπερ ἀποτελεῖ τὰ οἰκονομικὰ νεῦρα τοῦ Κράτους. Ἄλλως τε ἡ μόνη κίνησις, ἥτις δίδει ζωὴν εἰς τοὺς λιμένας καὶ ἡ ὁποία παριστᾷ ἐξωτερικῶς τὴν ὀργῶσαν δρᾶσιν τῶν κατοίκων μιᾶς χώρας εἶναι τὸ ἐμπόριον, κάθε δὲ περιορισμὸς αὐτοῦ κατ' ἀνάγκην φέρει τὴν ἀπονέκρωσιν καὶ εἰς τὴν κοινωνίαν.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟΝ

ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΣΕΡΒΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ;

**Α) Ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης
καὶ ἡ ἐνδοχώρα αὐτοῦ.**

Ἐξετέθη ἀνωτέρω ὁ σκοπὸς τῆς ἰδρύσεως καὶ λειτουργίας τῆς ἐλευθέρου σερβικῆς ζώνης, ὡς καὶ ἡ περιορισμένη δραστηριότης αὐτῆς. Χωρὶς διάθεσιν ν' ἀμφισβητήσωμεν, κατ' ἀρχήν, τὰ συμβατικά δικαιώματα τῆς Γιουγκοσλαβίας ἐκ τῆς ἐν ἰσχύϊ ἐλληνοσερβικῆς συμφωνίας τοῦ Βελιγραδίου τῆς 10 Μαΐου 1923, ὡς αὕτη τελικῶς διεμορφώθη διὰ τῆς συμβάσεως τῆς Γενεύης τῆς 17 Μαρτίου 1929, ἀλλὰ μόνον πρὸς συναγωγὴν ὁρθοῦ συμπεράσματος ἐκ τῆς μελέτης τοῦ ὅλου ζητήματος, θὰ ἐρευνήσωμεν ἐν τοῖς ἐπομένοις κατὰ πόσον αὕτη εἶναι πλέον ἀπαραίτητος διὰ τὸ μικρὸν ἐκεῖνο τμήμα τοῦ ἐμπορίου τῆς νοτίου Σερβίας, ὅπερ ἐξ ἀνάγκης ἢ συνηθείας ἢ καὶ σκοπιμότητος διέρχεται ἀκόμη ἐκ Θεσσαλονίκης, δοθέντος ὅτι ὁ κύριος ὄγκος τοῦ γιουγκοσλαβικοῦ ἐμπορίου, ὡς ἐλέχθη ἀνωτέρω χρησιμοποιοῖ τοὺς ἐπὶ τῆς Ἀδριατικῆς θαλάσσης ἐθνικοὺς τοῦ λιμένας ὡς καὶ τὸν Δούναβιν.

Εἰς τὴν ἔρευναν ταύτην θὰ προβῶμεν διότι, ὅταν ἐδόθη ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος, τῷ 1913, ἡ ὑπόσχεσις τῆς ἐκτεθείσης μεταχειρίσεως τοῦ σερβικοῦ ἐμπορίου α) ἡ Σερβία ἦτο τὸ δεύτερον μετὰ τὴν Ἑλβετίαν κράτος ἐν Εὐρώπῃ, ἃτινα ἐστεροῦντο θαλασσίας διεξόδου, ἐν ᾧ ἤδη ἡ Γιουγκοσλαβία ἀπέκτησεν εὐρυτάτην τοιαύτην ἐπὶ τῆς Ἀδριατικῆς θαλάσσης, β) δὲν ὑπῆρχεν ἐιδικὴ νομοθετικὴ προεστασία τοῦ διερχομένου ἐκ τινος χώρας ξένου ἐμπορίου, ἐν ᾧ ἤδη ἰσχύουν περὶ τούτου διεθνεῖς συμβάσεις, συναφθεῖσαι ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς Κ.Τ.Ε., μνημονευόμεναι καὶ εἰς τὰς ἐλληνοσερβικὰς συμφωνίας περὶ ζώνης, γ) δὲν ἦτο γνωστὴ ἡ φύσις τοῦ σερβικοῦ ἐμπορίου, ὅπερ θὰ διήρχετο ἐκ Θεσσαλονίκης, ἐν ᾧ ἤδη διεπιστώθη ὅτι πρόκειται περὶ ἀπλοῦ διαβατικοῦ καὶ οὐχὶ διαμετακομιστικοῦ, ὑπάρχει δὲ πραγματικὴ διαφορὰ οὐσιαστικοῦ περιεχομένου μεταξὺ τῶν δύο τούτων ὁρῶν, ἀντανεκλώσα καὶ ἐπὶ τῆς ἀνάγκης τῆς διευκολύνσεως

— 108 —

καὶ τῆς ἐκτάσεως ταύτης, καὶ δ) τὸ καὶ σπουδαιότερον, δὲν ἐλειτουργεῖ ἡ ἐλευθέρα ἐλληνικὴ ζώνη τῆς Θεσσαλονίκης. ἥτις ἱδρυθεῖσα τῇ 17ῃ Δεκεμβρίου 1914 ἤρξατο τῶν ἐργασιῶν τῆς 18 Ὀκτωβρίου 1925 καὶ ταύτην ἐχρησιμοποίησε, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δεκαετοῦς λειτουργίας τῆς σερβικῆς ζώνης (1 Ἰουλίου 1929—30 Δεκεμβρίου 1939), περιοδικῶς τὸ ἄνω μικρὸν τμήμα τοῦ σερβικοῦ ἐμπορίου καὶ ἀπὸ τοῦ 1950 μέχρι σήμερον συνεχῶς, λόγω καταστροφῆς, κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον, τῆς σερβικῆς ζώνης.

Θὰ τοποθετήσωμεν, λοιπόν, τὸ ζήτημα τῆς ἀναγκαιότητος τῆς σερβικῆς ζώνης εἰς τὸ πλαίσιον τῆς σημερινῆς πραγματικότητος καὶ ὅστις θελήσῃ νὰ ἀγνοήσῃ ταύτην, μοιραίως θὰ τὸν διαψεύσουν τὰ πράγματα.

Προτοῦ, ὅμως, προβῶμεν εἰς τὴν ἀνάλυσιν τοῦ περιεχομένου ἐκάστης τῶν περιπτώσεων τούτων, θὰ ἐρευνήσωμεν τὰς δυνατότητας, ἐμπορικὰς καὶ τεχνικὰς, τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης, ὅπως ἀνταποκριθῇ εἰς τὸν εἰδικὸν ρόλον, δι' οὗ ἐπρόκεισαν τοῦτον, ἀφ' ἑνὸς ἡ γεωγραφικὴ τοῦ θέσις καὶ ἀφ' ἑτέρου ἡ θαρραλέα ἀπόφασις τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως περὶ λειτουργίας ἐν αὐτῷ τριῶν διαφόρων τελωνειακῶν καθεστώτων.

Ἡ γεωγραφικὴ θέσις τοῦ λιμένος εἶναι πράγματι προνομιοῦχος, διότι εὐρίσκεται ἐπὶ τοῦ σταυροδρομίου τῶν ἐμπορικῶν ὁδῶν, αἵτινες ἄγουν ἀπὸ τῆς Δύσεως πρὸς τὴν Ἀνατολήν (Ἑγγὺς καὶ Ἄπω, μέσῳ τοῦ Σουέζ) καὶ τοῦ Βορρᾶ πρὸς τὴν Ν.Α. Μεσόγειον καὶ τὰν Ἀπάλιν, ἔχει τοῦτέστι τὸ πλεονέκτημα τῆς ἐξυπηρέτησεως τῶν διεθνῶν ἐμπορικῶν συμφερόντων καὶ διὰ τοῦτο καταλέγεται μεταξὺ τῶν πλέον εὐαισθητῶν συγκοινωνιακῶν ζωνῶν. Ἐχει τὴν εὐρυτέραν καὶ ἐν ταύτῳ πλουσιωτέραν παντὸς ἄλλου Εὐρωπαϊκοῦ λιμένος φυσικὴν ἐνδοχώραν, διότι διὰ τῶν Βαλκανίων καὶ τῆς Α. Μεσευρώπης καταλήγει εἰς τὰς Βαλτικὰς χώρας. Δὲν περιλαμβάνει ὁλόκληρον τὴν Βαλκανικὴν Χερσόνησον, διότι δὲν πρέπει νὰ λησμονῇται ὅτι, ἡ συνδέουσα τὴν Εὐρώπην μετὰ τῆς Ἀσίας, ἡ περιβρεχομένη ὑπὸ τριῶν θαλασσῶν (Ἀδριατικῆς, Μεσογείου καὶ Εὐξείνου), ἡ κυριαρχοῦσα τῶν Δαρδανελλίων καὶ τοῦ Βοσπόρου καὶ ἡ χρησιμεύσασα ὡς σταυροδρόμιον τῶν λαῶν καὶ τὸ ἀντικείμενον ἰσχυρῶν ἑξωτερικῶν ἐπιρροῶν Χερσονήσου αὕτη ἔχει καὶ ἄλλας ἐμπορικὰς διεξόδους καὶ πρὸς τὴν Ἀδριατικὴν καὶ πρὸς τὸν Εὐξείνον καὶ πρὸς τὸν Βόσπορον.

Διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ἐνδοχώρας ταύτης ἐδημιουργή-

— 109 —

θησαν ἐν τῷ λιμένι τῆς Θεσσαλονίκης τρία διάφορα τελωνειακά καθεστῶτα, ἦτοι :

α) Τῆς ἐλευθέρας σερβικῆς ζώνης, μὲ μειωμένην, ὡς ἐξετέθη, οἰκονομικὴν δραστηριότητα, ἐμπορικὴν μόνον, ἀλλὰ καὶ ἀκτινοβολίαν, διότι περιορίζεται εἰς τὸ διερχόμενον ἐκ ταύτης σερβικὸν εἰσαγωγικὸν καὶ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον, ὅπερ, ὡς ἐλέχθη, ἀπολαύει τῆς ἀσυδοσίας τῆς ἐλληνικῆς τελωνειακῆς νομοθεσίας, ἄγνωστον, ὅμως, ἐάν τυγχάνῃ καὶ σερβικῆς ἀσυδοσίας.

β) Τῆς ἐλευθέρας ἐλληνικῆς ζώνης, μὲ ηὐξημένην οἰκονομικὴν δραστηριότητα, ἐμπορικὴν καὶ βιομηχανικὴν, ὡς θὰ ἐκτεθῇ κατωτέρω, καὶ εὐρυτάτην ἀκτῖνα δράσεως, διότι δύναται νὰ διεξαγάγῃ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον, κατόπιν μάλιστα ἐμπορικῆς ἐπεξεργασίας (manipulation) ἐν αὐτῇ, οὐ μόνον μετὰ τῶν κρατῶν ὀλοκλήρου τῆς πλουσίας ἐνδοχώρας τοῦ λιμένος, ἀλλὰ καὶ τῶν λοιπῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης καὶ μὴ, ν' ἀσκήσῃ τοῦτέστι διεθνὲς διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον. καὶ

γ) Τοῦ τελωνειακοῦ ἐδάφους τοῦ λιμένος, τοῦ τμήματος δηλαδὴ τοῦτου τοῦ ἀφιερωμένου εἰς τὸ εἰσαγωγικὸν καὶ ἐξαγωγικὸν ἐμπόριον τῆς Β. Ἑλλάδος, τὸ κατ' εὐθείαν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς προερχόμενον ἢ ἐκ τῶν δύο ζωνῶν διερχόμενον.

Ἄλλ' ἐν τῷ ὁ λιμὴν εἶναι πλήρως προετοιμασμένος τελωνειακῶς ἵνα ἀνταποκριθῇ εἰς τὸν ἐκτεθέντα εἰδικὸν ρόλον του, στερεῖται τῶν ἀπαραιτήτων διὰ τὴν ἐπιτυχίαν ταύτην προϋποθέσεων καὶ συγκεκριμένως, συνδέσεως τόσῳ μετὰ τῆς ἐνδοχώρας του ὅσῳ καὶ τῶν χωρῶν παραγωγῆς καὶ καταναλώσεως οἰκονομικῶν ἀγαθῶν, ἅτινα πρέπει νὰ τροφοδοτήσουν τὴν οἰκονομικὴν λειτουργίαν του, ὡς καὶ πλήρους καὶ δὴ συγχρονισμένου τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ.

Αἱ μεταφοραὶ διὰ θαλάσσης, ξηρᾶς καὶ ἀέρος δὲν ἔχουν ἄλλον σκοπὸν εἰ μὴ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ ἐμπορίου καὶ ἀντανάκλουν ἐπὶ τῆς διεθνοῦς οἰκονομικῆς ζωῆς. Ἡ εὐτυχία τῆς γεωργίας, τῆς βιομηχανίας καὶ τοῦ ἐμπορίου ἐξαρτᾶται ἐκ τῆς διαμετακομίσεως, ἣτις προσφέρει τὰς ὑψίστας τῶν ὑπηρεσιῶν εἰς πάντας τοὺς κλάδους τοῦτους τῆς ἐθνικῆς παραγωγῆς,

Εἰδικώτερον ὡς πρὸς τὰς ἐκτεθείσας ἐλλείψεις παρατηροῦμεν τὰ ἑξῆς :

α) Ὁ λιμὴν καὶ ἰδίᾳ ὁ ἐφωδιασμένος δι' ἐλευθέρας ζώνης ἀνοίγει, πρωτίστως, πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ διὰ τὴν ἐξυπηρέτησίν του ἀναγκαιοῦν αἱ τακτικαὶ ἀτμοπλοῖκαὶ γραμμαὶ, περὶ ὧν ἐπραγματεύθημεν διὰ μακρῶν ἐν τῷ πρώτῳ μέρει (σελ. 19—25).

— 110 —

Τοιαύτη, ὅμως, διὰ θαλάσσης κατ' εὐθείαν ἐπικοινωνία τῆς Θεσσαλονίκης μετὰ τῶν πλουσίων ξένων κέντρων παραγωγῆς πρώτων ὑλῶν καὶ καταναλώσεως βιομηχανοποιημένων προϊόντων ἢ ἄλλων εἰδῶν ἐμπορίου, προερχομένων ἐκ τῆς ἐνδοχώρας ἢ προοριζομένων διὰ ταύτην, ἐλλείπει παντελῶς.

Τὸ δὲ περιεργότερον, ὅτι δὲν ὑπάρχει, μεταπολεμικῶς, ἀτμοπλοϊκὴ ἐπιβατικὴ συγκοινωνία μετὰ τῆς Θεσσαλονίκης, ἐν ᾧ προπολεμικῶς ἀνεχώρει καθ' ἐκάστην ἐκ Πειραιῶς τοῦλάχιστον ἓν ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιο. Τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν ἀρνεῖται, πεισμόνως, νὰ παραχωρήσῃ τὸ ποσὸν τῶν 15 δισεκατομμυρίων δραχμῶν, ὅπερ ἀπαιτεῖται ἐτησίως διὰ τὴν ὁλοκλήρωσιν τοῦ δικτύου τῶν ἀγόνων ἀτμοπλοϊκῶν γραμμῶν, ἐν ᾧ καταβάλλει κατ' ἔτος δραχ. 135 δισεκατομμύρια διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου ὁλοκλήρου τῆς Ἑλλάδος, λόγῳ τῆς ἐλλειμματικῆς ἐκμεταλλεύσεώς του. Καὶ ἔτσι ἡ Ἑλλάς, χώρα νησιωτικὴ καὶ μὲ τὸ μεγαλύτερον, μετὰ τὴν Ἰαπωνίαν, ἀνάπτυγμα παραλίων, στερεῖται ἐπαρκοῦς συνδέσεως, καίτοι ἐπικοινωνεῖ πρὸς ἑαυτὴν κυρίως διὰ τῶν θαλασσίων ἐσωτερικῶν συγκοινωνιῶν. Ἰδοὺ ἡ ἀνισότης μεταχειρίσεως μεταξὺ χερσαίων καὶ θαλασσίων συγκοινωνιῶν, ἣν καθιέρωσε τὸ Κράτος ἐν Ἑλλάδι.

β) Ὁ λιμὴν ἀνοίγει καὶ πρὸς τὴν ξηράν, διότι καθίσταται ὄργανον διανομῆς οὐ μόνον πρὸς τὸν ζωτικόν του χώρον, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐνδοχώραν αὐτοῦ.

Ἡ σπουδαιότης τοῦ κέντρου τούτου διανομῆς τελεῖ ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν οὐ μόνον τῆς χώρας, εἰς ἣν ἀνήκει, ἀλλὰ καὶ τῆς ἐνδοχώρας, ἥς χρησιμεύει ὡς διέξοδος καὶ ἀναμένει νὰ τροφοδοτήσῃ τὴν δραστηριότητά του. Ἀναπτύσσεται ἢ φθίνει ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν τοῦ σώματος, οὗτινος ἀποτελεῖ μέλος.

Ἐντεῦθεν εἶναι ἀπαραίτητον νὰ πυκνώσῃ τὴν σύνδεσίν του μετὰ τῆς ἐνδοχώρας κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νὰ παρασύρῃ πρὸς τὸν λιμένα τὴν παραγωγὴν αὐτῆς.

Οὕτω τῶν ἐκφορτωμένων, προπολεμικῶς, εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἀμβούργου ἐμπορευμάτων, τὰ 3/4 τοῦ ὄγκου τούτων κατηθύνοντο εἰς τὸ ἐσωτερικόν τῆς χώρας, τὰ πλούσια ἐμποροβιομηχανικά κέντρα ταύτης, διὰ τῶν πολλῶν σιδηροδρομικῶν συνδέσεων, τοῦ πυκνοῦ ὁδικοῦ δικτύου καὶ τῶν ποικίλων ἀρτηριῶν τῆς ἐσωτερικῆς ναυσιπλοΐας, ποταμῶν τούτέστι καὶ διὰ

— 111 —

ρύγων, έξ οὗ καί ἐλέχθη, προσφυέστατα, ὅτι τὸ Ἀμβούργον χρησιμεύει ὡς ἀγορὰ 70 ἑκατομμυρίων Γερμανῶν.

Ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης, ὅστις συνεδέετο παλαιότερα διὰ τῶν μεγάλων ὀδικῶν ἀρτηριῶν, ἃς εἶχον χαράξει οἱ Ρωμαῖοι, στερεῖται ἤδη συνδέσεως μετὰ τῆς εὐρυτάτης ἐνδοχώρας του, διότι ἡ ὑπάρχουσα σιδηροδρομικὴ γραμμὴ μόλις δύναται νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὸ μικρὸν ἐκεῖνο τμήμα τοῦ σερβικοῦ ἐμπορίου, ὅπερ διέρχεται ἐκ Θεσσαλονίκης, οὐχὶ δὲ ἐπαρκῶς καὶ τῶν Κρατῶν τῆς Μεσευρώπης.

Μετὰ τῆς Βουλγαρίας δὲν ὑπάρχει σιδηροδρομικὴ σύνδεσις, λόγῳ τῆς ὑπαρχούσης διαφωνίας ὡς πρὸς τὸ καταλληλότερον σημεῖον ἐπιτεύξεώς της, ἡ ἔνωσίς του δ' αὕτη θὰ ἐξυπηρετῇ τὸ διὰ τὴν Μεσόγειον προοριζόμενον ἐμπόριον οὐ μόνον τῆς Βουλγαρίας, ἀλλὰ καὶ τῆς Ρουμανίας, μετὰ τὴν κατασκευὴν τῆς μεγάλης γεφύρας ἐπὶ τοῦ Δουνάβεως, τῆς ἐνούσης τὴν Ρουμανίαν πρὸς τὴν Βουλγαρίαν. Ἡ Ρουμανία, μάλιστα, προπολεμικῶς εἶχεν ἐκδηλώσει τὴν ἐπιθυμίαν ὅπως ἀποκτήσῃ ἰδίαν ἐλευθέραν ζώνην ἐν Θεσσαλονίκῃ.

Ὁ Ἐλευθέριος Βενιζέλος εἰς δηλώσεις του πρὸς τοὺς δημοσιογράφους τῶν βαλκανικῶν χωρῶν, γενομένας ἐν Παρίσι τοῖς τῇ 28 Σ/βρίου 1928, ἔλεγε τὰ ἑξῆς: «Διὰ τῆς Συνθήκης τοῦ Νεϊγὺ ἡ Βουλγαρία δικαιούται ἐμπορικῆς διεξόδου εἰς τὸ Δεδεαγάτς, ἀλλὰ νομίζω ὅτι ὁ λιμὴν οὗτος εἶναι ἀκατάλληλος. Ἡ Βουλγαρία δύναται νὰ ἐξυπηρετηθῇ καλλίτερα διὰ τῆς ἐλευθέρως ἐλληνικῆς ζώνης τῆς Θεσσαλονίκης καὶ εἴμεθα πρόθυμοι νὰ διευκολύνωμεν αὐτήν, ἀλλ' ὅχι δι' ἰδιαιτέρας ζώνης ἢ προνομίων» (δρα «Ἐλεύθερον Βῆμα» τῆς 28 Σ/βρίου 1928).

Οἱ λιμένες τοῦ Ἀμβούργου, τῆς Βρέμης, τοῦ Ροττερδὰμ καὶ τῆς Ἀμβέρσης ἐὰν κατέστησαν μεγάλα ἐμπορικὰ κέντρα διανομῆς, τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὴν πλουσίαν σύνδεσιν των πρὸς τὰ ἔσω καὶ τὰ ἔξω, διότι ἡ ἐπίκαιρος καὶ ταχεῖα ἐπικοινωνία μετὰ τῶν κέντρων τούτων ἐδημιούργησε σταθερὰ ἐμπορικὰ ρεύματα πρὸς τοὺς ἄνω λιμένας.

γ) Ἡ ἐνδοχώρα λιμένος, ἐν ᾗ μάλιστα λειτουργεῖ καὶ ἐλευθέρᾳ ζώνῃ, ἔχει οἰκονομικὴν ἑκτασιν, ἥτις σπανίως ταυτίζεται πρὸς τὴν ἐπιφάνειαν τῆς χώρας, εἰς ἣν ἀνήκει. Οὕτω τοῦ *deposito franco* τῆς Γενούης φθάνει μέχρι τοῦ ἔσωτάτου ἄκρου τῆς Ν. Ἑλβετίας, τοῦ ὑπολοίπου τμήματος τῆς στερουμένης ἀείπτου θαλασσίας διεξόδου χώρας ταύτης ἀποτελοῦντος ζώνην ἐπιρροῆς ἄλλων μεγάλων λιμένων τῆς ἡπειρωτικῆς Εὐρώ-

της· τοῦ punto franco τῆς Τεργέστης μέχρι τῆς Αὐστρίας· τοῦ Φιοῦμε μέχρι τῆς Οὐγγαρίας καὶ Τσεχοσλοβακίας· τοῦ Ἀμβούργου καὶ τῆς Βρέμης μέχρι τῆς Β. καὶ Δ. Ἑλβετίας, τῆς Α. Μεσευρώπης, τῶν Βαλτικῶν καὶ Σκανδιναυικῶν χωρῶν.

Ἴδου ἡ αἰτία τῆς καταπληκτικῆς αὐξήσεως τοῦ γερμανικοῦ παραγωγικοῦ μηχανισμοῦ.

Καὶ τοῦτο διότι, ἐάν ἡ ἐδαφικὴ ἔκτασις τοῦ Κράτους εἶναι ὠρισμένη καὶ διὰ διεθνῶν ἀκόμη συμβάσεων καὶ κατὰ κανόνα ἀμετάβλητος, ἡ τοῦ λιμένος καὶ τῆς ζώνης ἀντιθέτως εἶναι δεκτικὴ διαστολῆς, διαρκοῦς ἐπεκτάσεως, ἄνευ ἐγγράφου συμφωνίας ἢ ἀδείας τῆς ξένης χώρας, εἰς τὸ ἔδαφος ἧς ἐπεκτείνεται ἡ δραστηριότης του, ἐφ' ὅσον συμπληροῦται καὶ τελειοποιεῖται τὸ δίκτυον τῶν πάσης φύσεως συγκοινωνιῶν, αἵτινες καταλήγουν εἰς αὐτόν.

Ὁ ὑπερβιομηχανισμὸς ἠνάγκασε τὰ μέσα τῆς συγκοινωνίας νὰ προσαρμοσθοῦν πρὸς τὴν βιομηχανίαν καὶ οὐχὶ αὕτη πρὸς τὰ μέσα, διότι ταῦτα πρέπει νὰ συλλέγουν ὅσα τὸ δυνατόν περισσοτέρας ἐμποροβιομηχανικὰς πηγὰς, κατεσπαρμένας ἐπὶ τοῦ ἐδάφους τῆς ἐνδοχώρας, καὶ νὰ τὰς κατευθύνουν πρὸς τὸν λιμένα.

Ἡ διεθνὴς αὕτη οἰκονομικὴ λειτουργία λιμένων, ἐφωδιασμένων δι' ἐλευθέρως ζώνης ἢ ἀσκούντων φιλελεύθερον τελωνειακὸν σύστημα, ἀποτελεῖ ἐξαιρετικὴν τροφήν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν των, Οὕτω τὸ Ροττερδὰμ κατετάσσετο, προπολεμικῶς, μεταξὺ τῶν τεσσάρων μεγαλυτέρων Εὐρωπαϊκῶν λιμένων, διότι ἐχρησίμευεν ὡς λιμὴν διαμετακομίσεως πρὸς τὴν Ν.Δ. Γερμανίαν καὶ τὰς πλουσίας βιομηχανικὰς χώρας, ἃς διασχίζει ὁ Ρήνος καὶ ὁ Μόζας, τὴν πλωϊμότητα δὲν χρησιμοποιοῦν τὰ ἐκ Ροττερδὰμ ἀναχωροῦντα σκάφη τῆς ἐσωτερικῆς ναυσιπλοΐας. Τὸ μεγαλύτερον τμήμα τοῦ ἐμπορίου τῆς βιομηχανικῆς Β. Γαλλίας ἐξυπηρετεῖται ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Ἀμβέρσης, λειτουργοῦντος ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὡς καὶ τὸ Ροττερδὰμ φιλελεύθερον τελωνειακὸν καθεστῶς. Μέρος τῆς εὐημερίας τοῦ λιμένος Ἀμβούργου ὀφείλεται εἰς τὴν ἐμπορικὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς Β. καὶ Δ. Ἑλβετίας καὶ εἰς τὴν διείσδυσίν του μέχρι τοῦ ἀπωτάτου δυνατοῦ σημείου τῆς Μεσευρώπης. Προπολεμικῶς, μάλιστα, ὁ λιμὴν τοῦ Ἀμβούργου συνηγωνίζετο τὸν τῆς Τεργέστης, ἐναντίον οὗτινος ἐκήρυξεν εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν ἀμείλικτον οἰκονομικὸν πόλεμον, διὰ τῶν ἀποτελεσματικῶν μέσων, ἅτινα πρὸς τοῦτο διέθετεν, ἥτοι τῆς εὐθηνῆς μεταφοράς διὰ τῆς ὑδατίνης ὁδοῦ καὶ τῆς

— 113 —

μεγαλυτέρας σιδηροδρομικής ταχύτητος, ἐν συνδυασμῷ μετ' ἐκπτώσεων. Ἀποτέλεσμα τοῦ τριετοῦς τούτου πολέμου τῶν συνδυασμένων κομίστρων μεταξὺ τῶν λιμένων Ἀμβούργου καὶ Τεργέστης ὑπῆρξεν ἡ διεισδυσις τοῦ πρώτου εἰς τὸ οἰκονομικὸν ἔδαφος τοῦ δευτέρου.

Ἡ ἐνδοχώρα τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης καὶ τῆς λειτουργούσης ἐν αὐτῷ ἑλληνικῆς ζώνης καίτοι ἔχει εὐρυτάτην ἐπιφάνειαν, ἐν τούτοις ὁ οἰκονομικὸς χαρακτήρ ταύτης οὐδεμίαν ἀσκεῖ ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς δραστηριότητος τοῦ λιμένος καὶ τῆς ζώνης, ἐλλείψει σιδηροδρομικῆς ἢ ὑδατίνης συνδέσεως μετὰ τῶν καθ' ἕκαστα ἔθνικων περιφερειῶν τῆς εὐρυτάτης ταύτης ἐνδοχώρας. Διὰ τοῦτο ἡ ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία εἰς τὴν Γ' Συνδιάσκεψιν ἐπὶ τῶν Συγκοινωνιῶν καὶ τῆς Διαμετακομισεως τῆς Κ.Τ.Ε., τὴν συνελθοῦσαν ἐν Γενεύῃ, κατ' Αὐγούστον τοῦ 1927, καὶ ἐπὶ τῷ σκοπῷ ἀναγνωρίσεως, διεθνῶς, τῆς Θεσσαλονίκης ὡς λιμένος ἐξυπηρετήσεως τῶν ἐμπορικῶν συμφερόντων τῆς φυσικῆς ἐνδοχώρας τοῦ λιμένος τῆς, ἐπρότεινεν ὅπως καθορισθῇ κοινὸν τιμολόγιον σιδηροδρομικῶν κομίστρων ἀπὸ τῆς Β. Θαλάσσης μέχρι Θεσσαλονίκης καὶ δὴ μεταξὺ Φινλανδίας, Ἑσθονίας, Λιθουανίας, Λεττονίας, Τσεχοσλοβακίας, Αὐστρίας, Οὐγγαρίας καὶ τῶν Βαλκανικῶν χωρῶν, πρὸς δὲ νὰ συγκροτηθῇ εἰδικὴ διὰ τὸ θέμα Συνδιάσκεψις τῶν ἀντιπροσώπων τῶν χωρῶν τούτων, πρὸς καθορισμὸν τοῦ τρόπου τῆς ἐξυπηρετήσεως τοῦ ἐμπορίου αὐτῶν μέσῳ Θεσσαλονίκης.

Ἄλλως τε ἡ Κ.Τ.Ε. ἀπετέλει διεθνῇ ὁργάνωσιν, δι' ἧς τὰ Κράτη ἠδύναντο νὰ συνεργασθοῦν ὅπως ἐπιτελέσουν οἰουδήποτε εἴδους διεθνῇ σκοπὸν, εὐρισκόμενον ἐν ἁρμονίᾳ πρὸς τὸ γενικὸν πνεῦμα τοῦ Καταστατικοῦ αὐτῆς. Ἄλλο βέβαια ζήτημα ἂν αἱ εὐγενεῖς αὗται προθέσεις δὲν κατέστη δυνατόν νὰ μεταβληθοῦν πάντοτε εἰς ζωντανὰς πραγματικότητας.

Ἄλλ' ὡς ἐλέχθη εἰς τὸ πρῶτον μέρος, οἱ λιμένες εἶναι ὁργανισμοὶ ἐξαιρετικὰ εὐπαθεῖς εἰς μεταβολὰς πολιτικὰς, οἰκονομικὰς, κοινωνικὰς καὶ δημοσιονομικὰς ὅχι μόνον τῆς χώρας, εἰς ἣν ἀνήκουν γεωγραφικῶς, ἀλλὰ καὶ τῶν λοιπῶν, ἐφ' ὧν ἐπεκτείνεται ἡ δραστηριότης αὐτῶν. Καὶ ἐν προκειμένῳ, τὰ ὁλοκληρωτικὰ πολιτικοοικονομικὰ καθεστῶτα, ἅτινα ἐγκατεστάθησαν μετὰ τὴν λήξιν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου εἰς τὰ Κράτη τῆς ἐνδοχώρας τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης καὶ κατέστησαν ταῦτα ἀπλοὺς δορυφόρους τῆς Σοβιετικῆς Ρωσσίας καὶ δὴ μὲ τὴν ἐφαρμοζομένην ἀτέγκτως παρ' αὐτῶν οἰκονομι-

— 114 —

κὴν πολιτικὴν τῆς ἐθνικῆς αὐτονομίας καὶ αὐταρκειας, παρεμποδίζουν τὴν ἀνταλλαγὴν καὶ τὴν κυκλοφορίαν τῶν προϊόντων τῆς παραγωγῆς τῶν μετὰ τοῦ ὑπολοίπου ἐλευθέρου κόσμου καὶ συνεπῶς περιώρισαν τὴν δυνατότητα ἐξαπλώσεως τῆς δραστηριότητος τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης καὶ τῆς λειτουργούσης ἐν αὐτῷ ἐλευθέρως ἐλληνικῆς ζώνης.

Ἐρχόμεθα ἤδη εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν λόγων, δι' οὓς πιστεύομεν ὅτι δὲν εἶναι πλέον ἀπαραίτητος ἡ λειτουργία τῆς σερβικῆς ζώνης Θεσσαλονίκης, ἐφ' ὅσον ἐξέλιπον ὅλαι αἱ προϋποθέσεις, αἵτινες ἐδικαιολόγησαν παλαιότερον τὴν ἵδρυσίν της. Ἐχομεν τὴν εὐτυχίαν ὅτι δυνάμεθα ν' ἀποκαλέσωμεν τὰ πράγματα διὰ τῶν ὀνομάτων αὐτῶν καὶ διὰ τοῦτο θὰ τὰ ἀφήσωμεν νὰ ὁμιλήσουν μετὰ τὴν ἰδικὴν τῶν ἀδιάψευστον γλῶσσαν

Β) Ἡ Γιουγκοσλαβία ἀπέκτησεν

ἐθνικὴν θαλασσίαν διέξοδον.

Ὅταν ἐδόθη, τῷ 1913, ἡ ἐλληνικὴ ὑπόσχεσις περὶ διευκολύνσεως τοῦ σερβικοῦ ἐμπορίου, ἡ ὁμορὸς Ἐπικράτεια ἔσπευρε ἵνα ἐθνικῆς θαλασσίας διέξοδου, παρεπονεῖτο ὅτι συνεπεῖα τοῦτου δὲν εἶχε πλήρη οἰκονομικὴν ἀνεξαρτησίαν καὶ ὑπεστήριζεν ὅτι ἡ Θεσσαλονίκη ἀπετέλει, ἀπὸ τοῦ 1906, τὴν μόνην καὶ φυσικὴν ὁδὸν διὰ τὸ σερβικὸν ἐμπόριον.

Εὐτυχῶς δι' αὐτὴν ὅτι τὸ οὐσιώδες μειονέκτημα ἐκεῖνο δὲν ὑφίσταται πλέον, διότι ὡς ἐξετέθη ἀνωτέρω, ἐν σελίδι 62, ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου ἡ Γιουγκοσλαβία ἐπεξετάθη καὶ εἰς τὴν Δαλματικὴν ἀκτὴν καὶ δὴ ἐπὶ μήκους 1571 χιλιομέτρων. Καθ' ὅλην δὲ τὴν ἑκτασὶν ταύτης ὑπάρχουν σημαντικοὶ ἐμπορικοὶ λιμένες, ὧν οἱ κυριώτεροι εἶναι τοῦ: Σούσας, Ζάρας, Σπαλάτο, Κάτταρο. Ἐπὶ πλέον, ὡς ἐλέγχθη ἐν σελ. 60, διὰ τῆς συμβάσεως τῆς 27 Ἰανουαρίου 1924, τῆς ὑπογραφείσης ἐν Ρώμῃ μετὰ τὴν Ἰταλίαν καὶ Γιουγκοσλαβίαν, ἡ τελευταία, εἰς ἀντάλλαγμα τῆς γενομένης παρ' αὐτῆς ἀναγνώρισεως τῆς ἰταλικῆς κυριαρχίας ἐπὶ τοῦ Φιοῦμε, τῆς città della passione κατὰ τὸν Ντ' Ἀννούσιο, ἐπέτυχεν εἰδικὴν μεταχείρισιν ἐντὸς τῆς ἐλευθέρως ζώνης τῆς ἄνω πόλεως, διὰ τὸ γιουγκοσλαβικὸν ἐμπόριον. Ἀλλὰ καὶ ἡ παραχώρησις αὕτη παρέμεινε

— 115 —

τὸ νεκρὸν γράμμα τῆς συμβάσεως, διότι ἡ Γιουγκοσλαβία εἶτε πρὸς ἀποφυγὴν δαπανῶν διὰ τὸν τεχνικὸν ἐξοπλισμὸν τοῦ Ἰταλικοῦ τότε λιμένος εἶτε πρὸς ἀποτροπὴν προστριβῶν μετὰ τῆς Ἰταλίας, ἀπέφυγε νὰ κάμῃ χρῆσιν τοῦ ἀναγνωρισθέντος αὐτῇ πλεονεκτήματος.

Μετὰ τὴν λήξιν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου τὸ μῆκος τῆς Νοτιοσλαβικῆς παραλίας ἐπὶ τῆς Ἀδριατικῆς ἠῤῥησεν ἀκόμη περισσότερον, διότι προσετέθησαν ἐκτὸς τοῦ Φιοῦμε, μετὰ τῆς λειτουργούσης ἐν αὐτῷ ἐλευθέρως Ἰταλικῆς ζώνης, καὶ ἄλλοι τινὲς μικροτέρας σημασίας λιμένες μέχρι καὶ τῆς Τεργέστης, ἧς κατέχει ἓν τμήμα.

Διὰ τὴν Νοτιοσλαβίαν τὸ Ἀδριατικὸν πέλαγος ἀποτελεῖ τὴν ἀπαραίτητον θαλασσίαν διέξοδον καὶ φυσικὴν ὁδὸν διὰ τὸ ἐμπόριόν της, καὶ διὰ τοῦτο τὰ 93 οἱ τοῦ ὅγκου τοῦ γιουγκοσλαβικοῦ ἐμπορίου χρησιμοποιοῦν τοὺς λιμένας του.

Ταύτην δὲ προσπαθοῦν ν' ἀξιοποιήσουν οἱ Δαλματοί, οἵτινες ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς, ἀντιτίθενται εἰς τὴν διάθεσιν χρηματικῶν πιστώσεων πρὸς ἐξοπλισμὸν τῆς σερβικῆς ζώνης Θεσσαλονίκης, ἥτις ἄλλως τε, περιορίζεται εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν μικροῦ τμήματος τοῦ γιουγκοσλαβικοῦ ἐμπορίου, τοῦ προερχομένου ἢ προοριζομένου διὰ τὴν παλαιὰν νότιον Σερβίαν.

Εὐνοεῖ δὲ τὴν προσπάθειαν τῶν Δαλματῶν καὶ τὸ ἀνεπτυγμένον σιδηροδρομικὸν δίκτυον τῆς χώρας, μήκους πλέον τῶν 18.000 χιλιομέτρων, ὥς καὶ ἡ ἀρκετὰ προωθηθεῖσα ὕδατινη ὁδὸς (πλωτοὶ ποταμοὶ καὶ διώρυγες), μήκους πλέων τῶν 3.500 χιλιομέτρων.

Ὑποστηρίζεται, ὅτι εἰς τὴν ἀντίδρασιν τῶν Δαλματῶν ὀφείλεται καὶ τὸ γεγονὸς ὅτι ἡ Γιουγκοσλαβία κατὰ τὴν ἀπὸ 1 Ἰουλίου 1929 μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1939 χρονικὴν περίοδον λειτουργίας τῆς σερβικῆς ζώνης δὲν ἀνήγειρε μονίμους καὶ συνεπῶς δαπανηράς ἐγκαταστάσεις ἐν αὐτῇ. Περιορίσθη νὰ χρησιμποιηθῇ τὰς παλαιὰς ἀποθήκας τῆς γαλλικῆς ἐταιρίας Προκυμαιῶν Θεσσαλονίκης. Καὶ τοῦτο, διότι ἐνδιαφέρεται, λόγῳ τῆς φύσεως τοῦ χρησιμοποιουμένου τὴν ζώνην σερβικοῦ ἐμπορίου, ὥς διαβατικοῦ, νὰ μὴ ἀποθηκεύωνται τὰ ἐμπορεύματα, ἀλλὰ νὰ διέρχωνται τὸ συντομώτερον ἐκ τοῦ λιμένος, μὲ τὰς μικροτέρας δαπάνας, καὶ ἄνευ ἐνοχλητικῶν διατυπώσεων. Ἰδού διατὶ δὲν δεικνύουν ἐνδιαφέρον διὰ τὰς κτιριακὰς ἐγκαταστάσεις καὶ τοὺς περιττοὺς χώρους.

— 116 —

Διὰ τὴν μικρὰν ἐμπορικὴν σημασίαν, ἥτις ἀποδίδεται εἰς τὴν ζώνην Θεσσαλονίκης, ἔχομεν καὶ ἐπισήμους Γιουγκοσλαβικὰς ἐκδηλώσεις. Οὕτως ὁ Στεπὰν Ράδιτς εἰς δηλώσεις του, γενομένας εἰς λαϊκὴν συγκέντρωσιν ἐν Ζάγκρεμπ, τὴν 30 Αὐγούστου 1926, προσέθεσε μεταξύ ἄλλων καὶ τὰ ἑξῆς :

«Ὁλόκληρον τὸ ἐμπόριον, ὅχι μόνον τῆς Βοσνίας καὶ τῆς κάτω Κροατίας, ἀλλὰ καὶ ἀπάσης τῆς Σερβίας, ἐκτὸς περιοχῶν τινῶν ἐκεῖθεν τῶν Σκοπιῶν, διευθύνεται πρὸς τὴν Ἀδριατικὴν. Τὸ νὰ σκέπτεται τις τὴν Θεσσαλονίκην καὶ νὰ ἐγκαταλείψῃ τὰ παράλια μας, τοῦτο εἶναι ἀκατανόητον καὶ παιδαριῶδες» (ἴδρα τὰ σημαντικώτερα μέρη τῶν δηλώσεων τοῦ Ράδιτς εἰς τὴν ἐφημερίδα «Ἐστία» τῆς 31 Αὐγούστου 1926). Ὁ δὲ Ἐλευθέριος Βενιζέλος, ἐπιστρέφων ἐκ Βελιγραδίου, ὅπου διεπραγματεύθη, ὡς ἐλέχθη, τὰ ζητήματα τῆς σερβικῆς ζώνης, ἐδήλωσεν ἐν Θεσσαλονίκῃ τὰ ἑξῆς : «Ὁ κ. Μαρίνκοβιτς μοῦ εἶπεν εἰς Παρισίους, ὅτι, ἐφ' ὅσον ἡ ἑλληνικὴ ζώνη παρέχει τὰς εὐκολίας, ἃς προσφέρει σήμερον εἰς τὸ σερβικὸν ἐμπόριον, δὲν ἔχομεν ἀνάγκην νὰ ρίψωμεν τὰ ἑκατομύριά μας διὰ τὴν ὁργάνωσιν τῆς σερβικῆς ζώνης· δὲν ἔχομεν χρήματα, ἀλλὰ καὶ ἐὰν εἴχομεν ἢ ἐὰν ἐδανειζόμεθα, θὰ διεθέταμεν ταῦτα διὰ τὴν ὁργάνωσιν τῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς, ὅπου ὑπάρχει μεγαλύτερα κίνησις σερβικοῦ ἐμπορίου. Θὰ κρατήσωμεν τὴν σερβικὴν ζώνην Θεσσαλονίκης ἐν ἐφεδρείᾳ».

Τὰς δηλώσεις ταύτας ἐπανελάβε τὴν ἐπιούσαν ἐν Ἀθήναις εἰς τὸ συγκροτηθὲν Ὑπουργικὸν Συμβούλιον (ἴδρα «Ἐλεύθερον Βῆμα» τῆς 14 Ὀκτωβρίου 1928).

Τέλος τὸ Γιουγκοσλαβικὸν ἐμπόριον, ἀπηλλαγμένον ὀριστικῶς τῆς Αὐστριακῆς πιέσεως, ἐπανῆλθε πρὸς τὰς παλαιὰς γνωρίμους αὐτοῦ διεόδους τοῦ βορρᾶ καὶ ὁ Δούναβις ἀποτελεῖ τὴν φυσικὴν ὁδὸν διὰ τὴν διοχέτευσιν ταύτην.

Ὑπάρχει, ὅμως, ἓνα μειονέκτημα διὰ τὸν γιουγκοσλαβικὸν τοῦτον πνεύμονα ἐν τῇ Ἀδριατικῇ, ὅτι δὲν πρέπει νὰ περιέλθῃ ἡ Ἀλβανία εἰς χεῖρας Μεγάλης Δυνάμεως, ὅποτε ὅχι μόνον ἡ ἐξώθηρα, ἀλλὰ καὶ ὁ διάδρομος θὰ εὕρεται ὑπὸ τὴν ἐξουσίαν ἐπικινδύνου θυρωροῦ.

Τὸν ρόλον τοῦ θυρωροῦ τούτου ἐπεδίωξε νὰ παίξῃ, πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, ἡ Ἰταλία μετὰ τῆς ὁποίας

ἡ Γιουγκοσλαβία, ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου, δὲν διετῆρει ἁρμονικὰς σχέσεις, ἕνεκα τῆς διεκδικήσεως τῆς πόλεως τοῦ Φιοῦμε. Τὸ Ἀδριατικὸν πέλαγος εἶναι πολὺ στενὸν διὰ τὰ χωρέση δύο ἀναπεπταμένας φιλοδοξίας. Ἡ Ἑνετία, *omnium urbium fortissima*, ὡς ἐτιτλοφορεῖτο, ἀπεκάλει, κατὰ τὸν 13ον αἰῶνα, τὴν Ἀδριατικὴν «ὁ κόλπος μας» καὶ μία νασιοναλιστικὴ ἰταλικὴ φιλολογία διεκήρυσσε, καθημερινῶς, πρὸ τοῦ δευτέρου πολέμου, ὅτι ἀπετέλει «ἰταλικὴν λίμνην», καθ' ὃν τρόπον ἰσχυρίζετο, ὅτι κατέκτησε πραγματικῶς ἢ τοῦλάχιστον δυναμικῶς τὴν Μεσόγειον, τὴν *mare nostrum* τῆς ἱμπεριαλιστικῆς πολιτικῆς τοῦ Σονίνο καὶ τοῦ Μουσσολίνι.

Ἡ Νοτιοσλαβία ἐπεδίωξε, διὰ τοῦ πολιτικοῦ δόγματος «τὰ Βαλκάνια εἰς τοὺς Βαλκανίους», νὰ ἰδρῦση τὸ βαλκανικὸν Λοκάρνο, ἐπὶ τῷ σκοπῷ ἀποκλεισμοῦ ἐξωβαλκανικῶν ἐπιρροῶν ἐγγὺς τῶν συνόρων της. Ἀλλ' ἀπέτυχε τοῦ σκοποῦ της. Καὶ διὰ τοῦτο ὅταν ἀνηγγέλθη, κατὰ Δεκέμβριον 1926, ἡ σύναψις τῆς ἰταλοαλβανικῆς συμμαχίας, ὁ τότε Ὑπουργὸς τῶν Ἐξωτερικῶν Μ. Νίντσιτς ἠναγκάσθη νὰ παραιτηθῇ. Τοσαύτην συγκίνησιν προεκάλεσεν ἐν Γιουγκοσλαβίᾳ ἡ ἀναγγελία τοῦ πολιτικοῦ ἐκείνου συμφώνου, διότι ἀπετέλει τὸ προοίμιον τῆς ἰταλικῆς ἐπεκτάσεως καὶ εἰς τὴν Ἀλβανίαν. Ὑπὸ τὸν τίτλον «τὸ πρόβλημα τῆς Ἀδριατικῆς καὶ οἱ λόγοι τῆς παραιτήσεώς μου» ὁ Μομ. Νίντσιτς ἐδημοσίευσε, τῷ 1927, εἰς τὸ γαλλικὸν περιοδικὸν «*Revue des Vivants*» μακρὰν καὶ ἀναλυτικὴν μελέτην περὶ τῶν σερβικῶν σχέσεων μετὰ τῶν γειτόνων τῆς Γιουγκοσλαβίας. Ἀποτελεῖ προσπάθειαν δικαιολογήσεως τῆς σωβινιστικῆς πολιτικῆς, ἣν ἐπεδίωξε νὰ ἐφαρμόσῃ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μακρᾶς ὑπουργίας του εἰς βάρος τούτων.

Ἡ φιλία Ἰταλῶν καὶ Γιουγκοσλάβων, ἂν ἀφήνετο εἰς τὰς τάσεις καὶ τὰ αἰσθήματα τῶν δύο λαῶν, ἴσως νὰ ἦτο ἀμφίβολος. Τὰ κοινὰ, ὅμως, συμφέροντα εἶναι ἐπικρατέστερα τῶν διαφορετικῶν ψυχικῶν διαθέσεων καὶ διὰ τοῦτο ὑπεγράφη, πολεμικῶς, σύμφωνον φιλίας μετὰ τῶν δύο χωρῶν. Μετὰ τὴν λήξιν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου αἱ σχέσεις τῶν δύο τούτων χωρῶν ἐχειροτέρευσαν κατὰ πολὺ, λόγῳ τῆς διεκδικήσεως παρ' ἀμφοτέρων τῆς κατοχῆς τῆς Τεργέστης.

**Γ) Αἱ διεθνεῖς συμβάσεις περὶ προστασίας
τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου.**

Σκοπὸς τῆς Κ.Τ.Ε., συμφώνως πρὸς τὸ προοίμιον τοῦ συμφώνου αὐτῆς, ἦτο ἡ ἀνάπτυξις τῆς μεταξὺ τῶν Κρατῶν συνεργασίας, ἡ ἀνάληψις ἀμοιβαίων ὑποχρεώσεων πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ πολέμου, ἡ ἐξασφάλισις τοῦ σεβασμοῦ καὶ τῆς τηρήσεως τῶν κανόνων τοῦ διεθνοῦς δικαίου, ὡς καὶ τῶν ἀναλαμβανόμενων διὰ τῶν συμβάσεων ὑποχρεώσεων.

Διὰ τὴν ἐπιτέλεσιν τοῦ εὐρυτάτου σκοποῦ τούτου δὲν ἠδύνατο νὰ περιαχθῇ εἰς τὸ ἔργον τοῦ ἀπλοῦ φρουροῦ τῶν συνθηκῶν περὶ εἰρήνης τοῦ 1919, ὡς πολλοὶ τὸ ἐπίστευσαν, ἀλλ' ἔπρεπε πρωτίστως νὰ ὑψωθῇ εἰς ἐγγυητὴν τῆς δικαιοσύνης μεταξὺ τῶν λαῶν. Διὰ τὴν ἐπίτευξιν δὲ τοῦ ἔργου τούτου ἰδρύθησαν διάφοροι βοηθητικοὶ ὀργανισμοί.

Τὸ σύμφωνον τῆς Κ.Τ.Ε. περιέλαβεν, ἐν ἄρθρῳ 23, διάταξιν ὑποχρεοῦσαν τὰ Κράτη, μέλη ταύτης, ὅπως εἰσαγάγουν εἰς τὴν νομοθεσίαν των τὰς ἐνδεικνυομένας διατάξεις, δι' ὧν θὰ ἐξασφαλίζεται ἡ ἐλευθερία τῶν συγκοινωνιῶν καὶ τῆς διαμετακομίσεως ὡς καὶ ἡ ἰσότης εἰς τὴν μεταχείρισιν τοῦ ἐμπορίου. (de prendre les dispositions nécessaires pour assurer la garantie et le maintien de la liberté des communications et du transit, ainsi qu' un équitable traitement de commerce).

Ἡ ἀντίληψις ἥτις ἐπεκράτησε τότε, δύναται νὰ συνοψισθῇ ὡς ἐξῆς: Εἶναι ἀπαραίτητον πᾶν Κράτος, στερούμενον ἐθνικῆς θαλασσίας διεξόδου, νὰ δύναται ὅχι μόνον νὰ μετακομίζῃ ἐλευθέρως, μέσῳ λιμένος γειτονικοῦ Κράτους, ἀλλὰ καὶ νὰ εὕρῃσκη εἰς τὸν ξένον τοῦτον λιμένα τὰς αὐτὰς διευκολύνσεις, ἅς θὰ ἀπήλαυε τὸ ἐμπόριόν του εἰς τὸν ἐθνικὸν λιμένα, ἐὰν εἶχε τοιοῦτον ἐπὶ ἐδάφους του.

Εὐθὺς ἀμέσως ἡ μεταχείρισις αὕτη τοῦ ξένου ἐμπορίου εἰς τοὺς ξένους λιμένας ἐγενικεύθη διὰ τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον, ἀδιαφόρως ἐὰν προήρχετο ἢ προωρίζετο διὰ χώραν στερουμένην θαλασσίας διεξόδου ἢ ὅχι, μὲ τὴν δικαιολογίαν ὅτι ἡ δημιουργηθεῖσα μετὰ τὸν πόλεμον βιομηχανικὴ οἰκονομία, διὰ νὰ προοδεύσῃ ἐχρειάζετο ἐλευθερίαν ἀνταλλαγῶν καὶ μεταφορῶν περισσότερον ἀκόμη ἀπὸ ὅτι ἐχρειάζετο ἐλευθερίαν ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας καὶ συναγωνισμοῦ.

Διὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ σκοποῦ τούτου, ἀποτελοῦν-
τος μέρος τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς πολιτικῆς τῆς Κ.Τ.Ε., ἰδρύθη
εἰδικὸς ὀργανισμὸς, ἐπιφορτισμένος μὲ τὴν προετοιμασίαν τῶν
εἰδικῶν διὰ τὸ θέμα διεθνῶν συνδιασκέψεων καὶ τὴν προπαρα-
σκευὴν τῶν σχεδίων διεθνῶν συμβάσεων μεταξὺ τῶν Κρατῶν,
πρὸς διευκόλυνσιν τῶν συγκοινωνιῶν καὶ τῆς διαμετακομίσεως,
καὶ τὴν καθιέρωσιν τῶν ἀρχῶν τοῦ παγκοσμίου νόμου περὶ
τούτων. Τὸ ὅλον πρόγραμμα ἀφεώρα, τὴν ἐλευθερίαν τοῦ ἐμ-
πορίου, τὴν ἀνεμπόδιστον οἰκονομικὴν ἐπικοινωνίαν τῶν λαῶν
καὶ τὴν διεθνή ὀργάνωσιν τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς μεταφορᾶς.

Ἡ πρώτη Συνδιάσκεψις, εἰς ἣν παρέστησαν ἀντιπρόσωποι
44 χωρῶν, συνήλθεν ἐν Βαρκελώνῃ τὴν 10 Μαρτίου 1921 καὶ
υἱοθέτησε δύο σχέδια διεθνῶν συμβάσεων, περὶ ἐλευθερίας τοῦ
διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου καὶ περὶ τῶν πλωτῶν ὁδῶν διε-
θνοῦς ἐνδιαφέροντος.

Ἐπὶ πλέον ἀνεγνωρίσθη δικαίωμα σημαίας εἰς τὰ στερού-
μενα θαλασσίας διεξόδου Κράτη.

Ἡ σύμβασις διαμετακομίσεως, ἥτις ἐτέθη ἐν ἰσχύϊ ἀπὸ τοῦ
1926, ὑποχρεοῖ τὰ συμβληθέντα Κράτη ὅπως διευκολύνουν,
κατὰ τὸν πλέον ἱκανοποιητικὸν τρόπον, τὴν διαμετακόμισιν
ἐπὶ τοῦ ἐδάφους αὐτῶν, ἄνευ διακρίσεως προσώπων, σημαίας
πλοίων, ἐθνικότητος ἐμπορευμάτων, τόπου προελεύσεως καὶ
προορισμοῦ τούτων καὶ ἐπιβαρύνσεως δι' εἰδικοῦ τέλους δια-
μετακομίσεως, ἢ ἐπιβολῇ οὔτινος ἀπηγορεύθη ρητῶς.

Ἡ δευτέρα Συνδιάσκεψις συνήλθεν ἐν Γενεύῃ τῇ 15 Νοεμ-
βρίου 1923 καὶ ἀπεδέχθη τέσσαρα σχέδια διεθνῶν συμβάσεων,
ὧν τὰ δύο ἐνδιαφέρουν τὴν ναυσιπλοΐαν, τὸ τρίτον περιέχει
τὸν κáταστατικὸν χάρτην τῶν θαλασσίων λιμένων καὶ τὸ τε-
λευταῖον τὴν ἀπλούστευσιν τῶν τελωνειακῶν διατυπώσεων ἐπὶ
ἐμπορικῶν μεταφορῶν.

Καὶ ἡ σύμβασις αὕτη σκοπεῖ νὰ διευκολύνῃ τὴν διαμετα-
κόμισιν διὰ τοῦ περιορισμοῦ τῶν ὀχληρῶν τελωνειακῶν διατυ-
πώσεων.

Ἡ τρίτη Συνδιάσκεψις συνήλθε πάλιν ἐν Γενεύῃ τὴν 23
Αὐγούστου 1927 καὶ ὑπῆρξε μᾶλλον ὀργανωτικὴ, διεπίστωσε
δ' ὅτι ἡ εἰρήνη καὶ ἡ εὐημερία τῶν ἐθνῶν ἔγκειται εἰς τὴν ἁμ-
βλυσιν τοῦ προστατευτισμοῦ, τὸν οἰκονομικὸν δηλαδὴ ἀφο-
πλισμόν, καὶ τὴν ἔντασιν τῆς συνεργασίας τῶν ἐθνῶν, δι' ὅμα-
δικῶν ἰδίᾳ συμβάσεων, ἐξασφαλιζουσῶν τὴν συνεργασίαν. Καὶ

— 120 —

ὡς ἐλέγχθη ἀνωτέρω (σ. 113) ἡσχολήθη αὕτη καὶ μετὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης.

Οἱ τεθέντες ὑπὸ τῶν διεθνῶν τούτων συμβάσεων κανόνες εἶναι ἱκανοὶ νὰ παρεμποδίσουν τὰ Κράτη, μέλη τῆς Κ.Τ.Ε., τῆς υἱοθετήσεως μέτρων, δυναμένων νὰ παρακωλύσουν τὴν ἀνετον κυκλοφορίαν τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου τῶν ἐθνῶν.

Αἱ διεθνεῖς αὗται συμβάσεις παρέχουν καὶ εἰς τὸ διερχόμενον ἐκ Θεσσαλονίκης σερβικὸν ἐμπόριον τὴν ἀσφαλεστέραν ἐγγύησιν ὅτι θὰ τύχη, ὑποχρεωτικῶς, ἴσης πρὸς τὸ ἐλληνικὸν μεταχειρίσεως καὶ ἐντεῦθεν ἀποβαίνει ἄνευ σκοποῦ ἡ λειτουργία τῆς σερβικῆς ζώνης, ἐπιδιωκούσης τὴν ἐξασφάλισιν τῶν αὐτῶν διευκολύνσεων.

Ἄλλως τε, εἰς τὴν δευτέραν συμφωνίαν περὶ σερβικῆς ζώνης, Βελιγραδίου τῆς 10 Μαΐου 1923, καὶ εἰς τὸ ἄρθρον 3 τοῦ πρωτοκόλλου Α' ταύτης ρητῶς ἀναφέρεται, ὅτι διὰ τὴν σερβικὴν διαμετακόμισιν ἰσχύει ἡ διεθνὴς σύμβασις τῆς Βαρκελώνης τῆς 10 Μαρτίου 1921.

Ἀποδίδουν, τοὔτέστιν, Ἑλλάς καὶ Γιουγκοσλαβία καὶ δικαίως εἰς τὰς συμβάσεις ταύτας τὸ ἀνήκον αὐταῖς κύρος.

**Δ) Ἡ φύσις τοῦ διερχομένου ἐκ τῆς
Θεσσαλονίκης σερβικοῦ ἐμπορίου.**

Σκοπός, ὡς ἐξετέθη, τῆς ιδρύσεως τῆς σερβικῆς ζώνης εἶναι ἡ διευκόλυνσις τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου τῆς γειτονικῆς χώρας, τοῦ διερχομένου ἐκ Θεσσαλονίκης. Ἄλλ' ἐρωτᾶται, πρόκειται πρᾶγματι περὶ διαμετακομιστικοῦ ἢ ἀπλῶς περὶ διαβατικοῦ ἐμπορίου;

Τὸ ἐκ τινος χώρας διερχόμενον ξένον ἐμπόριον δύναται νὰ εἶναι διαβατικὸν ἢ διαμετακομιστικόν. Καίτοι ἐκ πρώτης ὁψεως δὲν φαίνεται νὰ ὑπάρχῃ πραγματικὴ διαφορὰ μετὰ τοῦ οὐσιαστικοῦ περιεχομένου τῶν δύο τούτων ὁρων, ἐν τούτοις ἐγγυτέρᾳ ἐξέτασιν τοῦ σκοποῦ, δι' ὃν φθάνει εἰς τὸν λιμένα τὸ ἐμπόριον, ἐπιβάλλει τὸ συμπέρασμα περὶ ὑπάρξεως οὐσιώδους διαφορᾶς.

α) Διαβατικὸν ἐμπόριον.

Διαβατικὸν εἶναι τὸ ξένον ἐμπόριον, ὅπερ διέρχεται ἐκ τινος λιμένος καὶ κατευθύνεται διὰ ξηρᾶς εἰς τὴν ἄλλοδαπὴν ἢ

καὶ ἀντιστρόφως τὸ διερχόμενον τὰ χερσαῖα σύνορα καὶ κατευθυνόμενον πρὸς γειτονικὸν ξένον λιμένα, δι' ὠρισμένην ἐξαγωγήν καὶ οὐχὶ παραμονὴν ἐν αὐτῷ.

Ἡ ἀρχική, μάλιστα, ἀντίληψις περὶ τῆς ἀποστολῆς τῶν ἐλευθέρων ζωνῶν, ὀφειλομένη εἰς τὸν σκοπὸν τῆς ἐν ἔτει 1876 ἰδρύσεως τῆς ἀρχαιοτέρας ἐν Εὐρώπῃ ζώνης, τοῦ *deposito franco* τῆς Γενούης — διότι διὰ τούτου διήρχετο ἀρχικῶς τὸ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς προερχόμενον καὶ διὰ τὴν Ἑλβετίαν προοριζόμενον ἐμπόριον ἢ καὶ ἀντιστρόφως — ἦτο ἡ τῆς ἐξυπηρετήσεως μόνον τοῦ ἐμπορίου τούτου, δι' ὃ καὶ ἐθεωρήθη τότε, ὅτι ἡ περίπτωση τῆς ἐλευθέρου ζώνης ἐδικαιολογεῖτο μόνον ὅπου ἡ ἐνδοχώρα τοῦ ἐν ᾧ λειτουργεῖ αὕτη λιμένος ἀρχίζει ἀπὸ τῆς μεθορίου τοῦ Κράτους, εἰς τὸ ἔδαφος οὐτινος περιλαμβάνεται ὁ λιμὴν μετὰ τῆς ζώνης.

Τὸ δαβατικὸν ἐμπόριον, ἐκ τοῦ ὀρισμοῦ ὅν τοῦ ἐδώσαμεν, διασχίζει τὴν χώραν, εἰς τὸν λιμένα τῆς ὁποίας ἀπεβιβάσθη ἢ τὰ σύνορα, ἧς διέρχεται, χωρὶς νὰ τὴν ἐνδιαφέρῃ, διότι οὔτε ὡς εἰσαγωγικὸν οὔτε ὡς ἐξαγωγικὸν δύναται νὰ λογισθῇ διὰ ταύτην.

Περιπτώσεις διαβατικοῦ ἐμπορίου κυρίως ἔχομεν εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν χωρῶν, αἵτινες στεροῦνται θαλασσίας διεξόδου καὶ προσφεύγουν εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῶν λιμένων γειτονικῶν χωρῶν. Οὕτως ἡ Σερβία, ὡς ἐλέχθη, ἐχρησιμοποιοῖ τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης ἀπὸ τοῦ 1906 καὶ ἡ Ἑλβετία τὸν τῆς Γενούης ἀπὸ τοῦ 1876. Εἰς ταύτας προσετέθησαν ἡ Τσεχοσλοβακία, ἥτις ἐχρησιμοποιοῖ τὸν λιμένα τοῦ Ἀμβούργου, ἡ Πολωνία τοῦ Δάντζιγκ, ἡ Αὐστρία τῆς Τεργέστης καὶ ἡ Οὐγγαρία τοῦ Φιοῦμε.

Ἡ περίπτωση δὲν εἶναι καὶ ἡ μοναδική, διότι εἶναι δυνατόν ἕνα τμήμα τοῦ ἐμπορίου χώρας παραθαλασσίου νὰ προτιμᾷ, ὡς συμφερωτέραν, τὴν διέλευσιν ἐκ ξένου γειτονικοῦ λιμένος, ὑπὸ μορφήν διαβατικοῦ ἐμπορίου, ἢτοι εἰς παραλαβὴν ὠρισμένου προσώπου, καὶ τοῦτο συμβαίνει, μὲ τὸ μικρὸν τμήμα τοῦ νοτιοσλαβικοῦ ἐμπορίου, ὅπερ ὡς εὕρισκόμενον ἐγγύτερον πρὸς τὴν Ἑλλάδα διέρχεται μέσω τῆς Θεσσαλονίκης, διότι δὲν τὸ συμφέρει ἵνα προσφύγῃ εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῶν ἐθνικῶν τοῦ λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς. Ἐπίσης καὶ τὸ ἐμπόριον τῆς Ν.Δ. Γερμανίας καὶ τῆς Β. Γαλλίας ὅπερ, ὡς εἶδομεν, χρησιμοποιοῦν τὸ μὲν πρῶτον τὸν λιμένα τοῦ Ροττερδὰμ καὶ τὸ δεύ-

— 122 —

τέρον τῆς Ἀμβέρσης, διὰ τε τὴν εἰσαγωγὴν καὶ τὴν ἐξαγωγὴν, μολονότι καὶ ἡ Γερμανία καὶ ἡ Γαλλία ἔχουν ὑπερεπάρκειαν λιμένων.

Ἡ ἔλλειψις ἐμπορικοῦ ἐνδιαφέροντος διὰ τὸ Κράτος, τὸ ἕδαφος οὗτινος διασχίζει τὸ διαβατικὸν ἐμπόριον, δύναται νὰ ὀδηγήσῃ τοῦτο εἰς τὴν δημιουργίαν ἐμποδίων, ἐπὶ διαφόροις προφάσεσιν, ὡς συνέβαινε, ἀπὸ τοῦ 1906—1912, διὰ τὸ ἐκ Θεσσαλονίκης διερχόμενον σερβικὸν ἐμπόριον.

Αἱ δυσχέρειαι αὗται, εἰς ἃς ἦτο ἐκτεθειμένον πρὸ τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου τὸ διεθνὲς τοῦτο ἐμπόριον, ἠνάγκασαν, ὡς ἐξετέθη ἀμέσως ἀνωτέρω (σελ. 113), τὴν Κ.Τ.Ε. ἥδη ὅτε τὰ στερούμενα θαλασσίας διεξόδου Εὐρωπαϊκὰ Κράτη ἐπολλαπλασιάσθησαν, νὰ λάβῃ μέτρα ὥστε ν' ἀπαλλάξῃ τὸ διαβατικὸν τοῦτο ἐμπόριον τῶν καυδιανῶν δικράνων, εἰς ἃ εἶναι ἐνδεχόμενον, διὰ πολιτικῶς ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ λόγους, νὰ τὸ υποβάλλουν αἱ γειτονικαὶ χώραι, δι' ὧν διέρχεται.

Πρὸς τοῦτο, ὡς εἶδομεν, δυνάμει τοῦ ἄρθρου 23 § ε τοῦ Καταστατικοῦ τῆς Κ.Τ.Ε. τὰ κράτη, ἅτινα ἀνεγνώριζον ταύτην ὡς ὑπέρτατον ρυθμιστὴν καὶ τῶν διεθνῶν οἰκονομικῶν ζητημάτων, ἀνέλαβον τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐξασφαλίζουν καὶ διατηροῦν ἐλευθερίαν συγκοινωνιῶν καὶ διαμετακομίσεως εἰς τὸ ἐμπόριον ὅλων τῶν κρατῶν, μελῶν τοῦ διεθνοῦς ὀργανισμοῦ τῆς Γενεύης. Καὶ ἐμνημονεύσαμεν τὰς συγκληθείσας διεθνεῖς Συνδιασκέψεις συγκοινωνιῶν καὶ διαμετακομίσεως, ὡς καὶ τὰς υἱοθετηθείσας πρὸς τοῦτο διεθνεῖς συμβάσεις.

β) Διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον.

Τὸ ξένον ἐμπόριον συχνὰ εἰσέρχεται εἰς τινὰ λιμένα ἵνα ἐξέλθῃ καὶ πάλιν, ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ θαλασσίως, μετὰ παραμονὴν κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἥττον βραχεῖαν εἰς τὰς ἀποθήκας του. Τὸ ἐμπόριον τοῦτο προσελκύεται εἰς τὸν ἄνω λιμένα εἴτε διότι τὸ πλοῖον, ὅπερ τὸ μεταφέρει, ἔχει ὡς λιμένα ἀφετηρίας τῶν ταξειδίων του τοῦτον καὶ δὲν ὑπῆρχεν ἄλλο πλοῖον εἰς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως, εἴτε διότι χρησιμεύει ὡς λιμὴν προσεγγίσεως ἄλλων πλοίων. Οὕτω δημιουργεῖται ὁ λιμὴν τῆς μεταφορτώσεως, πολλαπλῶς ὠφέλιμος ὅπου λειτουργεῖ.

Ὑπάρχουν, ὅμως, καὶ ἐμπορεύματα, ἅτινα δὲν παραδίδονται εἰς τὴν κατανάλωσιν παρὰ ἀφ' οὗ ὑποστοῦν πρότερον σει-

— 123 —

ράν ὅλην προετοιμασιῶν: καθαρισμόν, ἀνάμειξιν, ἐλαφράν κατεργασίαν, διαλογὴν κλπ. καὶ σπανιώτατα αἱ ἐργασίαι αὗται ἐκτελοῦνται εἰς τὸν τόπον τῆς παραγωγῆς. Συνηθέστατα τὰ ἐμπορικὰ ταῦτα προϊόντα στέλλονται, εἰς ἣν κατάστασιν εὐρίσκονται, πρὸς παραγγελιοδόχους χονδρικῆς πωλήσεως, ἐγκατεστημένους εἰς τοὺς ἄνω λιμένας καὶ οὗτοι τὰ θέτουν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς πελατείας των ἢ τοῦ κοινοῦ. Τὰ ἐμπορεύματα ταῦτα γίνονται ἀντικείμενον ἐμπορικῶν πράξεων, εἰς τοὺς λιμένας τῆς προσωρινῆς διαμονῆς των, εἴτε διὰ τὴν ἡμεδαπὴν εἴτε, τὸ καὶ συνηθέστερον, διὰ τὴν ἀλλοδαπὴν.

Οὕτω δημιουργεῖται ἡ ἐμπορικὴ λειτουργία τῶν λιμένων.

Ἡ μεταξὺ διαμετακομιστικοῦ καὶ διαβατικοῦ ἐμπορίου διαφορά ἔγκειται ἐν τούτῳ, ὅτι τὸ δεύτερον ἀπευθύνεται πρὸς ὠρισμένον παραλήπτην καὶ διέρχεται ἐκ τῆς ξένης χώρας, εἰς ἣν ἐξεφορτώθη ἢ πρόκειται νὰ φορτωθῇ, χωρὶς νὰ δημιουργῇ δι' αὐτὴν ἐμπορικὸν ὄφελος, ἐν δὲ ἀντιθέτως τὸ διαμετακομιστικὸν διευθύνεται εἰς τὸν ξένον λιμένα ἵνα πωληθῇ καὶ κατὰ κανόνα διὰ τὴν ἀλλοδαπὴν. Τὰ κέρδη, τὰ πραγματοποιούμενα ὑπὸ τοῦ παραγγελιοδόχου - παραλήπτου καὶ εἴτα ἐξαγωγέως - φορτωτοῦ τοῦ ἐμπορίου τούτου, ἀποτελοῦν κέρδος καὶ διὰ τὴν ἐθνικὴν καὶ διὰ τὴν δημοσίαν οἰκονομίαν τῆς χώρας.

Εἶναι φανερόν, ὅτι ὅπου λειτουργοῦν ἐλεύθεροι ζῶναι, τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον δύναται νὰ λάβῃ μεγαλυτέραν ἀνάπτυξιν καὶ διότι ἐπιτρέπεται ἡ κατεργασία, προετοιμασία τούτου, καὶ διότι τὸ ἐν λόγῳ ἐμπόριον ἔχει ἀνάγκην κατ' ἐξοχὴν ἐλευθερίας, διὰ τὰς συχνὰς ἐπισκέψεις τῶν πελατῶν - ἀγοραστῶν, καὶ ἀσυνδοσίας τελωνειακῆς κατὰ τὴν παραμονὴν του, ἥτις ἐνδέχεται νὰ εἶναι καὶ μακρᾶς διαρκείας.

Αἱ εὐκολίαι λοιπὸν αὗται, ἃς παρέχει ἡ ἐλευθέρα ζώνη, εὐνοοῦν τὰς ἀγοραπωλησίας, ἐξ οὗ, ὥς ἐλέχθη ἐν τῷ πρώτῳ μέρει, καὶ ἀγοραὶ καταναλώσεως καλοῦνται αἱ ζῶναι. Τοῦτο, ἰδίᾳ, διότι ἐν ἐμπόρευμα, ἐξοδευόμενον εἰς τὴν ζώνην, θὰ διευθυνθῇ κατὰ προτίμησιν ἐκεῖ, μὲ τὴν βεβαιότητα ὅτι θὰ εὖρη εὐκολώτερον ἢ ἀλλաχοῦ ἀγοραστὴν. Ἐπίσης ὁ ἔμπορος, ὅστις ἔχει ἀνάγκην ὠρισμένου εἵδους, θ' ἀπευθυνθῇ κατὰ προτίμησιν

— 126 —

α) κανονισθούν οι όροι της τελωνειακής επιβλέψεως διὰ τινα τῶν εἰσαγωμένων ἐν τῇ ζώνῃ ἐμπορευμάτων καὶ τῆς ἐπιτηρήσεως τῆς φαρτοεκφορτώσεως τούτων (καὶ ὑποθέτομεν ὅτι ἡ διαδικασία αὕτη ἐλήφθη διὰ νὰ προληφθῇ ἡ λαθρεμπορία) καὶ β) κανονισθούν οι όροι, καθ' οὓς ἐπιτρέπεται ἐντὸς τῆς ἐλευθέρας ζώνης ἡ ἐγκατάστασις ὠρισμένης βιομηχανίας, ὡς καὶ ἡ βιομηχανικὴ ἐπεξεργασία τῶν εἰσαγομένων ἐν τῇ ζώνῃ πρώτων ὑλῶν.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 13 καθορίζεται, ὡς ἐκ περισσοῦ, ὅτι ἡ ζώνη θὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ ὡς κέντρον ἀποταμιεύσεως ἐγχωρίων ἐμπορευμάτων καὶ ὅτι ταῦτα εἰσκομιζόμενα ἢ ἀποταμιεύόμενα ἐν τῇ ζώνῃ, δύνανται νὰ ἐπαναφερθοῦν εἰς τὸ τελωνειακὸν ἔδαφος, ἀφ' οὗ πρότερον ἐκτελωνισθοῦν καὶ ὑποβληθοῦν εἰς τὴν πληρωμὴν εἰσαγωγικῶν τελῶν.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 14, ἐκ τῶν οὐσιωδεστέρων, ἀλλὰ μὲ διατύπωσιν ἀντικειμένην εἰς τὴν συνήθη καὶ τότε ἐλευθεριότητα λειτουργίας τῶν ἐλευθέρων ζωνῶν, καθορίζεται περιοριστικῶς ἡ δραστηριότης τῆς ζώνης, ὡς ὄργανου διεθνούς ἢ γενικοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου, διότι ὡς ἐν αὐτῷ ἀναγράφεται, ἐντὸς τῆς ἐκτάσεως τῆς ζώνης ἐπιτρέπεται μόνον ἡ ἐκφόρτωσις καὶ ἀποταμίευσις ἐμπορευμάτων, προερχομένων ἐκ χωρῶν ἀπολαυσῶν τοῦ συμβατικοῦ δασμολογίου, ἀλλὰ διὰ Β.Δ. δύνανται νὰ ἐπεκταθῇ τὸ πλεονέκτημα τοῦτο καὶ εἰς χώρας, αἵτινες δὲν ἀπολαύουν τοῦ δασμολογίου τούτου.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 15, ὅπερ ἐπίσης ἐπιδιώκει τὴν πρόληψιν λαθρεμπορίου διὰ τῆς ζώνης, προβλέπεται ἡ ἀνέγερσις κατοικιῶν διὰ τὸ προσωπικὸν τῆς ζώνης, ἄνευ ὅμως συμμετοχῆς τῶν οἰκογενειῶν, ὡς ἐπίσης ἐπιτρέπεται ἡ ἐγκατάστασις καὶ ἐστιατορίων, ἀλλὰ τόσῳ τὰ καταστήματα ὅσῳ καὶ τὰ ἐστιατόρια θὰ θεωροῦνται ὡς λειτουργοῦντα ἐπὶ τοῦ τελωνειακοῦ ἐδάφους καὶ ἅπαντα τὰ εἶδη, τὰ προοριζόμενα διὰ τὴν χρῆσιν καὶ τὴν κατανάλωσιν τῆς ζώνης, θὰ λαμβάνωνται ἐκ τοῦ τελωνειακοῦ ἐδάφους καὶ ἐκ τῶν ἐκτελωνισμένων εἰδῶν ἢ καὶ ἐκ τῶν εὐρισκομένων ἐν τῇ ἐλευθέρᾳ ζώνῃ, ἀλλ' ἀφ' οὗ ὑποβληθοῦν πρότερον εἰς ἐκτελωνισμόν.

Ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία, ἥτις διεπραγματεύθη τὴν συμφωνίαν τῆς 10 Μαΐου 1923 περὶ σερβικῆς ζώνης, δὲν ἔλαβεν ὑπ' ὄψιν τὴν διαφορὰν μεταχειρίσεως μεταξὺ ἐλληνικῆς καὶ σερβικῆς ζώνης, διότι εἰς τὸ ἄρθρον 5 τῆς συμβάσεως περὶ ταύτης ἀναγράφεται, ὅτι τὰ ἐδώδιμα, τὰ προοριζόμενα διὰ τὸ

— 127 —

προσωπικόν της σερβικής ζώνης, θά εἶναι ἀπηλλαγμένα τελωνειακῶν δασμῶν, ὡς ἐπίσης θ' ἀπαλάσσηται τοῦτου καὶ τὸ χόρτον, τὸ προοριζόμενον διὰ τὴν διατροφήν τῶν διαμετακομιζομένων ζῶων.

Περαιτέρω προβλέπεται καὶ διακρίνεται :

α) ἡ διὰ θαλάσσης ἀπ' εὐθείας ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ εἰσαγωγή ἐμπορευμάτων εἰς τὴν ζώνην καὶ ἡ ἀπ' εὐθείας ἐξ αὐτῆς ἐξαγωγή εἰς τὴν ἀλλοδαπήν·

β) ἡ διὰ θαλάσσης εἰσαγωγή ἐμπορευμάτων εἰς τὴν ζώνην ἐκ τοῦ τελωνειακοῦ ἐδάφους·

γ) ἡ διὰ θαλάσσης ἐξαγωγή ἐμπορευμάτων ἐκ τῆς ζώνης εἰς τὸν λιμένα ἢ τὸ λοιπὸν παράλιον τμήμα τοῦ τελωνειακοῦ ἐδάφους.

δ) ἡ διὰ ξηρᾶς εἴτε διὰ τροχοφόρων εἴτε διὰ σιδηροδρόμων εἰσαγωγή ἐμπορευμάτων ἐκ τοῦ τελωνειακοῦ ἐδάφους εἰς τὴν ζώνην, ὡς καὶ ἄλλαι ἐπουσιώδεις λεπτομέρειαι τῆς λειτουργίας τῆς ζώνης.

Βραδύτερον, διὰ τοῦ Β.Δ. τῆς 28 Σ/βρίου 1915 καθωρίσθησαν τὰ πρῶτα ὅρια τῆς ἐλευθέρας ζώνης καὶ ἄτινα δυνάμει τῶν Β.Δ. τῆς 30 Ἰουνίου 1923 καὶ 5 Φεβρουαρίου 1924 ἐπεξετάθησαν καὶ ἀπέκτησαν ἐπιφάνειαν 351.000 τετραγ. μέτρων, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ 193.000 ἐπὶ τῆς ξηρᾶς καὶ τὰ ὑπόλοιπα 158.000 ἐν τῇ θαλάσῃ.

Λόγῳ τοῦ ἐκραγέντος πρώτου παγκοσμίου πολέμου (1914—1918), τοῦ ἐπακολουθήσαντος Ἑλληνο - Τουρκικοῦ (1919—1922), τῆς Μικρασιατικῆς καταστροφῆς καὶ τῆς ἀνταλλαγῆς τῶν πληθυσμῶν, δὲν κατέστη δυνατὴ ἡ ἔγκαιρος ἐφαρμογὴ τοῦ ἄνω θεωρητικοῦ ὁργανισμοῦ τῆς ζώνης. Μόνον τῇ 15 Φεβρουαρίου 1923 ὑπεγράφη Διάταγμα, δυνάμει οὗτινος συνεστήθη ἐν Θεσσαλονίκῃ νομικὸν πρόσωπον δημοσίου δικαίου, καλούμενον «Ἐπιτροπὴ Ἑλευθέρας Ζώνης», εἰς ὃ ἀνετέθη ἡ φροντίς τῆς ὁργανώσεως καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως ταύτης.

Ἡ ἐλευθέρα ζώνη, μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἀπαραιτήτων τινῶν ἔργων διὰ λειτουργίαν τῆς, ἐγκαινιάσθη τὴν 18 Ὀκτωβρίου 1925 καὶ τὴν ἐπομένην ἡνοίξε τὰς πύλας τῆς εἰς τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον.

Καίτοι ἡ ἴδρυσις τῆς προεβλέφθη ἀπὸ τοῦ 1912¹, πρὸς δὲ

1. Ὅρα ἄρθρον Γ. Ν. Κοφινᾶ εἰς τὴν ἐφημερίδα τῆς Θεσσαλονίκης «Indépendant» τῆς 30 Δεκεμβρίου 1912. Ὁ Γ. Ν. Κοφινᾶς, Διευθυντὴς τῶν ἐμμέσων φόρων τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, ἀπεσπά-

— 128 —

εις την έλληνοσερβικην συμφωνίαν της 10 Μαΐου 1914 αναφέρεται ως επικειμένη ή εγκατάστασις της (άρθρον 8), εν τούτοις οί Σέρβοι, αποβλέποντες εις μελλοντικήν μονοπωλιακήν έκμετάλλευσιν του διερχομένου μέσω της Θεσσαλονίκης διεθνούς διαμετακομιστικού έμπορίου, διότι διά της συμβάσεως Βελιγρადίου 1923 έπετρέπετο διά ταύτης ή διόδος μόνον του σερβικού έμπορίου, εισαγωγικού και έξαγωγικού, απέδωσαν την ίδρυσιν της ελληνικής ζώνης εις διάφορα άλλα έλατήρια.

Ούτως, ό Όβράδοβιτς (σελ. 11) αναγράφει ότι «ή ίδρυσις της ελληνικής ζώνης συνδέεται στενώτατα με την ίδρυσιν της σερβικής. Όφειλεται δηλαδή περισσότερο εις τόν φόβον, ότι ή σερβική ζώνη άπειλεί ν' άπορροφήση όλόκληρον τό διαμετακομιστικόν έμπόριον της Θεσσαλονίκης. Φαινόμενον περιεργον, αλλά και φυσικόν. Η ελληνική ζώνη όφειλει την ύπαρξιν της όλιγώτερον εις την πρωτοβουλίαν των έν Αθήναις Ιθυνόντων και περισσότερο εις την ίδρυσιν της σερβικής ζώνης». Όμοίως ό Βιλιμάνοβιτς (σελ. 115 και 116) μετά δυσαρρεσκείας είδε την

σθη, άμα τή άπελευθερώσει της Θεσσαλονίκης, εις την ίδρυθεΐσαν Γενικήν Διοίκησιν της Μακεδονίας, διά την τελωνειακήν ύπηρεσίαν της Β. Ελλάδος. Ός έκ της ιδιότητός του ταύτης όχι μόνον ύπεστήριξε την ίδρυσιν της ελληνικής ζώνης από του 1912, αλλά και συμμετέσχε, τώ 1913, Έπιτροπής, ήτις έπεφορτίσθη με την κατάρτισιν του σχετικού νομοσχεδίου. Περαιτέρω ως έλέχθη έν τώ δευτέρω μέρει, ύπ η ρ ξ εν ό ά ρ χ η γ ό ς τ ή ς έ λ λ η ν ι κ ή ς ά ν τ ι π ρ ο σ ω π ε ί α ς πα ρ ά τ η μ ι κ τ ή Έ λ λ η ν ο σ ε ρ β ι κ ή Έ π ι τ ρ ο π ή, ήτις κατήρτισε την συμφωνίαν της 10 Μαΐου 1914. Επίσης ως Υπουργός των Οικονομικών της Έπαναστατικής Κυβερνήσεως 1922, διεξήγαγε τās διαπραγματεύσεις διά την δευτέραν έλληνοσερβικήν συμφωνίαν της 10 Μαΐου 1923, ήν δμως υπέγραψεν ό Υπουργός των Έξωτερικών Α. Άλεξανδρής. Δέν γνωρίζομεν άν συμμετέσχε και εις τās διαπραγματεύσεις της τρίτης συμφωνίας, της 17 Αυγούστου 1926, διότι είχεν άποχωρήσει της διευθύνσεως του Υπουργείου Οικονομικών της Δικτατορικής Κυβερνήσεως μήνας τινας πρό της ύπογραφής της.

Πάντως, οί Σέρβοι συντάκται των περί σερβικής ζώνης μονογραφιών αναφέρουν τουτον «ώς τόν κυριώτερον διαπραγματευτήν των έλληνοσερβικών συμφωνιών» (Βιλιμάνοβιτς σελ. 120). Επίσης ό Π. Παπατσώνης (έν «Οικονομικώ Ταχυδρόμω» της 29 Αυγούστου 1926) έγραψεν ότι, «τάς μετά της Σερβίας διαπραγματεύσεις διεξήγαγεν ό Γ. Ν. Κοφινάς, από της πρώτης εμφανίσεως του θέματος».

— 129 —

Ίδρυσιν τῆς ἐλληνικῆς ζώνης καὶ ἀπέδωσε ταύτην εἰς πρωτοβουλίαν τῶν ἐμπόρων τῆς Θεσσαλονίκης, οἵτινες ἐφοβήθησαν ὅτι ἄνευ τῆς ἐλληνικῆς ζώνης θὰ ἐμονοπώλει τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον ἡ σερβικὴ καὶ θὰ ἐζημιούντο οὕτως οἱ ἔμποροι οὗτοι τὰ κέρδη των, ὡς παραγγελιοδόχοι. Προσέθεσε δὲ περαιτέρω, ὅτι ἡ σερβικὴ ζώνη ἔχει ἐγκλωβισθῇ ἐντὸς τῆς ἐλληνικῆς, ἥτις τὴν ἔχει περικυκλώσει κατὰ τρόπον ἀποπνικτικόν.

Βεβαίως θ' ἀποκομίσουν ὠφέλη οἱ Ἕλληνες ἔμποροι ἐκ τῆς εὐημερίας τῆς ἐλληνικῆς ζώνης, ἐγκατεστημένης ἐπὶ ἐλληνικοῦ ἐδάφους, ἐφ' ὅσον ἐπιδιώκεται ἡ ἄσκησις διὰ ταύτης τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου τῶν χωρῶν τῆς εὐρυτάτης ἐνδο-χώρας τῆς. Ἀλλὰ τὸ ἐμπόριον τοῦτο ἐπεδίωξαν οἱ Σέρβοι ἵνα μονοπωλήσουν ἐντὸς τῆς συμπτωτευούσης τῆς Ἑλλάδος, ὑπὲρ ὀλίγων ὁμοεθνῶν τῶν ἐμπόρων, ἀδιαφορήσαντες ὅτι θὰ ἐπηκολούθει ὁ μαρασμὸς ὁλοκλήρου τῆς πόλεως ἐκ τῆς τυχόν συγκεντρώσεως τούτου εἰς τὰς ὀλίγας σερβικὰς χεῖρας. Ὅσον ἀφορᾷ τὸν ἐγκλωβισμόν τῆς σερβικῆς ζώνης, παρατηροῦμεν ὅτι ἡ ἴδρυσις αὐτοτελοῦς σερβικῆς τελωνειακῆς ὑπηρεσίας ἐβασίσθη ἐπὶ σερβικοῦ προηγούμενου, τοῦ ἐλληνο-σερβικο-γαλλικοῦ πρωτοκόλλου τῆς 9 Ἰουλίου 1917, περὶ οὗ ἀνωτέρω ἐν σελ. 74. Διότι καὶ τότε συνεφωνήθη ὅπως τὸ ἰδρυθησόμενον σερβικὸν Τελωνεῖον ἐγκατασταθῇ ἐντὸς τῶν κόλπων τοῦ ἐλληνικοῦ.

Ἡ γενικὴ κίνησις ἐμπορευμάτων ἐκ τῆς ἐλευθέρας ἐλληνικῆς ζώνης Θεσσαλονίκης κατὰ τὴν περίοδον 1925—1951, εἰς τόννους, εἰς Μ³ (ξυλείαν) καὶ ζῶα εἰς κεφαλὰς, ἔχει ὡς ἑξῆς, κατὰ τὸ ἐκδοθέν, πρὸ τινος, ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας ταύτης δελτίον στατιστικῆς (σελ. 36). :

— 130 —

Έτη	Εισαγωγαι			Εξαγωγαι		
	Τόνοι	Μ ³	Κεφαλαι	Τόνοι	Μ ³	Κεφαλαι
1925 α	80.035	21.599	12.377	80.035	21.599	12.377
1926	445.597	72.558	8.186	445.597	72.558	8.186
1927	457.928	58.921	270	442.521	56.735	270
1928	483.370	35.134	865.993	474.355	37.212	865.993
1929	587.578	42.507	803.237	584.683	43.937	803.237
1930	485.747	30.596	779.141	488.946	24.135	779.141
1931	443.299	20.338	636.498	386.885	45.579	636.498
1932	364.940	23.532	515.380	328.304	32.847	515.380
1933	294.397	14.222	637.991	236.865	45.108	637.991
1934	276.538	42.994	664.785	272.176	44.342	664.785
1935	350.107	61.600	714.393	341.025	64.523	714.393
1936	400.260	53.160	687.317	371.584	64.530	687.317
1937	397.075	51.013	652.276	375.197	66.445	652.276
1938	361.158	57.822	246.955	341.850	63.334	246.955
1939	277.297	30.996	350.423	284.786	47.113	350.423
1940	218.864	10.485	121.889	177.027	20.685	121.889
1941—1944 β	—	—	—	—	—	—
1945	247.307	75	6.160	230.639	2.369	6.160
1946	295.245	2.819	11.507	267.767	8.254	11.507
1947	193.976	12.786	3.833	189.163	14.716	3.833
1948	274.175	21.284	551	275.689	26.974	551
1949	267.422	53.460	1.543	253.388	41.789	1.543
1950	269.738	110.446	10.023	263.190	108.186	10.023
1951	355.492	66.579	68.421	346.633	76.048	68.421

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ α) Η έλευθέρα ελληνική ζώνη ήρχισε λειτουργοῦσα τὴν 19 Ὀκτωβρίου 1925. β) Κατὰ τὴν περίοδον 1941 μέχρι 31 Μαρτίου 1945 ἡ ζώνη δὲν ἐλειτούργησε, συνεπεία τῆς Κατοχῆς καὶ τοῦ Δεκεμβριανοῦ κινήματος.

Εἰς τὰ ἐμπορεύματα ταῦτα περιλαμβάνονται καὶ τὰ ἀνήκοντα εἰς Κράτη τῆς ἐνδοχώρας τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης. Κατὰ σειράν δὲ ποσοτικῆς προελεύσεως τὰ ἄνω ἐμπορεύματα κατανέμονται, κατὰ χώρας, ὡς ἑξῆς: 1) Ἑλλάς, 2) Γιουγκοσλαβία, 3) Ἀλβανία, 4) Γερμανία, 5) Τσεχοσλοβακία, 6) Οὐγγαρία, 7) Βουλγαρία, 8) Αὐστρία, 9) Πολωνία καὶ 10) Δανία.

Ὡς ἐλέχθη ἀνωτέρω, ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης ὑπέστη σοβαρωτάτας καταστροφὰς συνεπεία τοῦ βομβαρδισμοῦ ὑπὸ τῆς συμμαχικῆς ἀεροπορίας καὶ τῶν δι' ὑπονομεύσεων ἀνατινάξεων ὑπὸ τῶν ἀποχωρησάντων Γερμανῶν, εἰς τρόπον ὥστε ἐκ τοῦ συνόλου τῶν πάσης φύσεως ἐγκαταστάσεων τῆς ἐλληνικῆς ζώνης κατεστράφησαν τὰ 80 % ταύτης, ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει. Αἱ ζημιαὶ αὐταὶ, ὡς ἀναγράφεται εἰς τὸ ἐκδοθὲν πρό τιнос δελτίον

— 131 —

στατιστικής της κινήσεως της έλευθέρας ελληνικής ζώνης κατά τὰ ἔτη 1945—1951, ὑπελογίσθησαν εἰς 94.365.000 προπολεμικῶν δραχμῶν. Ἐκ τοῦ κονδυλίου τούτου 62.565.000 ἀναλογοῦν εἰς καταστροφὰς τῶν γραφείων, τῶν ἀποθηκευτικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τοῦ συγκροτήματος τῶν σταύλων, οἵτινες ἀπετέλουν τὸ πλεόν συγχρονισμένον κτιριακὸν συγκρότημα, μὲ μεγάλην κίνησιν κτηνῶν ἔκ τε τῶν βαλκανικῶν χωρῶν, τῆς Μεσευρώπης καὶ τῆς ἡμεδαπῆς. Ἑτεραι 24.800.000 προπολεμικῶν δραχμῶν ἀναλογοῦν εἰς καθαρῶς τεχνικὰς καὶ μηχανολογικὰς ἐγκαταστάσεις, ἐσωτερικὰ κρηπιδώματα, σιδηροδρομικὰς γραμμάς, ἠλεκτρικὰ τηλεφωνικὰ δίκτυα κλπ., μὴ ὑπολογιζομένων τῶν ὀλοκληρωτικῶν καταστροφῶν τῶν θαλασσιῶν κρηπιδωμάτων καὶ τοῦ μεγαλυτέρου τμήματος τοῦ κυματοθραύστου, ἅτινα ἐξεμεταλλεύετο μὲν ἡ ἑλληνικὴ ζώνη, ἀλλ' ἀνήκον εἰς τὸ Λιμενικὸν Ταμεῖον Θεσσαλονίκης. Εἰς τὰς ἀνωτέρω καταστροφὰς πρέπει νὰ προστεθῇ καὶ ἡ ὅλική τοιαύτη τῶν νεοτεύκτων ψυγείων τῆς ἑλληνικῆς ζώνης, ὧν ἡ προπολεμικὴ ἀξία ἀνήλθεν εἰς 7.000.000 δραχμάς. Τὰ ψυγεῖα δὲ ταῦτα ἐχρησιμοποιοῦντο διὰ τὴν συντήρησιν εἰδῶν βουτυροκομίας, ἀλιδίας, νωπῶν ὀπωρῶν, κ.λ.π.

Εὐτυχῶς, ὅτι ἀπὸ τοῦ ἔτους 1945 ἤρξατο τμηματικῶς ἡ συστηματικὴ ἀνακατασκευὴ τῶν πλειστῶν τῶν καταστραφεισῶν κατὰ τὴν πολεμικὴν καὶ κατοχικὴν περίοδον ἐγκαταστάσεων τῆς ζώνης, ἥτις καὶ συνεχίζεται. Ἡ ἐκτέλεσις δὲ τούτων ἐπέτρεψε τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς ζώνης καὶ παραθέσαμεν ἀνωτέρω δι' ἀριθμῶν τὴν μεταπολεμικὴν ἐμπορικὴν κίνησιν ταύτης.

Ἐλπίζεται ὅτι συντόμως θὰ ὀλοκληρωθοῦν τὰ ἐκτελούμενα ἔργα διὰ νὰ δυνηθῇ ν' ἀνταποκριθῇ ἡ ζώνη ἱκανοποιητικῶς εἰς τὴν εὐρυτέραν ἀποστολὴν τῆς, τὴν ἐπαρκὴ ἐξυπηρέτησιν τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου τῆς εὐρυτάτης ἐνδοχώρας τῆς. Ἡ εὐρεῖα λεωφόρος τοῦ μέλλοντος τῆς Θεσσαλονίκης θ' ἀνοιχθῇ καὶ θὰ λειτουργήσῃ πάλιν.

— 132 —

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος	σελ.	3
<i>Μέρος πρώτον.</i> Ἐλευθεραὶ ζῶναι. Χρησιμότητες. Πλεονεκτήματα καὶ μειονεκτήματα ἐκ τῆς λειτουργίας αὐτῶν.	»	7— 44
α) Ὅρισμός. Ἱστορικαὶ πληροφορίες. Δικαιολογία λειτουργίας ἐλευθέρων ζωνῶν.	»	10
β) Ἐμπορικὰ πλεονεκτήματα.	»	16
γ) Βιομηχανικά	»	18
δ) Ἐμποροναυτικά	»	19
ε) Τεχνικὴ βελτίωσις λιμένος ζώνης.	»	25
Μειονεκτήματα ἐκ λειτουργίας ζωνῶν.		
α) Ἡ ἐλευθέρα ζώνη παραβιάπτει τὸ προστατευτικὸν σύστημα τῆς χώρας	»	28
β) Ἡ ἐλευθέρα ζώνη ἀποβαίνει ἐστὶα λαθρεμπορίου καὶ νοθείας	»	29
γ) Κίνδυνος μεταθέσεως εἰς τὴν ζώνην τῶν ἐγκατεστημένων ἐν τῇ χώρᾳ βιομηχανιῶν	»	31
Ἡ ἐπίδρασις τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τοῦ λιμένος εἰς τὴν εὐημερίαν τῆς ζώνης.		
α) Ἱταλία	»	34
β) Τουρκία	»	35
γ) Ἑλλάς	»	36
Τὸ πνεῦμα τῆς μιμήσεως καὶ αἱ ἐλευθεραὶ ζῶναι	»	42
<i>Μέρος δεύτερον.</i> Ἐλευθέρα σερβικὴ ζώνη Θεσσαλονίκης. Ἱστορικὴ ἐξέλιξις τῆς ἰδρύσεως καὶ τῆς λειτουργίας αὐτῆς	»	45—104
Α) Σύμβασις τῶν Ἀθηνῶν τῆς 10 Μαΐου 1914	»	51
Β) » τοῦ Βελιγραδίου » » » 1923	»	62
Γ) » τῶν Ἀθηνῶν » 17 Αὐγούστου 1926	»	76
Δ) » τῆς Γενεύης » 17 Μαρτίου 1929	»	92
<i>Μέρος τρίτον.</i> Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ λειτουργία τῆς ἐλευθέρας σερβικῆς ζώνης;	»	105—131
Α) Ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης καὶ ἡ ἐνδοχώρα του	»	107
Β) Ἡ Γιουγκοσλαβία ἀπέκτησεν ἐθνικὴν θαλασσίαν διέξοδον	»	114
Γ) Αἱ διεθνεῖς συμβάσεις περὶ προστασίας τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου	»	118
Δ) Ἡ φύσις τοῦ διερχομένου ἐκ Θεσσαλονίκης σερβικοῦ ἐμπορίου		
α) διαβατικὸν ἐμπόριον	»	120
β) διαμετακομιστικὸν »	»	122
Ε) Ἡ ἰδρυσις καὶ λειτουργία τῆς ἐλευθέρας ἐλληνικῆς ζώνης	»	124
Πίναξ τῶν περιεχομένων	»	132

STAT

ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΑ ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΥ

A) ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ

- Τὸ Ἑλληνικὸν Ἐμπορικὸν Ναυτικόν.* Ἀθῆναι 1924. Τύποις Π. Σακελλαρίου. σ. 40.
- Τὸ Κράτος καὶ ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία.* Ἀθῆναι 1925. Τύποις Μ. Μαντζεβελάκη. σ. 160.
- Ἡ Νέα Ἐμποροναυτικὴ Πολιτικὴ τῆς Ἰταλίας.* (Διοίξεις Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ἐπιχορηγήσεις. Ἐλεύθεραι Ζῶναι). Ἀθῆναι 1928 Τύποις Σ. Γαληνάκη. σ. 95.
- Τὸ προνόμιον τῆς Ἀκτοπλοῦς καὶ ἡ Ἐπιβατικὴ Ναυτιλία.* Ἀθῆναι 1928. Τύποις Σ. Γαληνάκη. σ. 95.
- Περὶ Ἡνωμένης Ἀκτοπλοῦς.* Ἀθῆναι 1929. Τύποις «Ἑλλάς». σ. 45.
- Περὶ Κρατικῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς.* Ἀθῆναι 1929. Τύποις Σ. Γαληνάκη. σ. 38.
- Περὶ Ναυτικῆς Πίστεως.* Ἀθῆναι 1930. Τύποις Σ. Γαληνάκη. σ. 48.
- Ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία.* Ἀθῆναι 1947. Τύποις Πυρσοῦ Α.Ε. σ. 80.

B) ΝΟΜΙΚΑ

- Οἱ κανόνες τῆς Χάγης καὶ ἡ φορτωτικὴ.* Ἀθῆναι 1930. Τύποις Σ. Γαληνάκη. σ. 20.
- Περὶ ἐρμηνείας τοῦ ἀρθρου 399 Ε.Ν.* (Προπληρωθεὶς ναῦλος. Ἀπώλεια πραγμάτων. Τύχη προκαταβολῆς). Ἀθῆναι 1932. Τύποις Σ. Γαληνάκη. σ. 135.
- Περὶ τοῦ πλοιάρχου νόμῳ δικαστικοῦ ἐκπροσώπου τοῦ πλοιοκτητοῦ.* (Ἑρμηνεία τοῦ ἀρθρου 324 Ε.Ν.). Ἀθῆναι 1938. Τύποις Γ. Βαλλιανάτου. σ. 57.
- Ἡ ἐνοποίηση διεθνῶς τοῦ ναυτικοῦ δικαίου.* Ἀθῆναι 1939. Ἀνατύπωσις ἐκ τοῦ τόμου Ν' τῆς Θέμιδος. σ. 45.
- Ἡ παραχώρησις ἐν τῷ ναυτικῷ δικαίῳ.* Ἀθῆναι 1941. Ἀνατύπωσις ἐκ τοῦ τόμου Η' τοῦ Ἀρχείου Ἰδιωτικοῦ Δικαίου. σ. 48.
- Αἱ σταλλαὶ εἰς τὴν θαλασσίαν μεταφορὰν.* 1948. Τύποις «Πυρσοῦ» Α.Ε. σ. 114.
- Ἡ σύγκρουσις πλοίων.* Ἀθῆναι 1949. σ. 237.